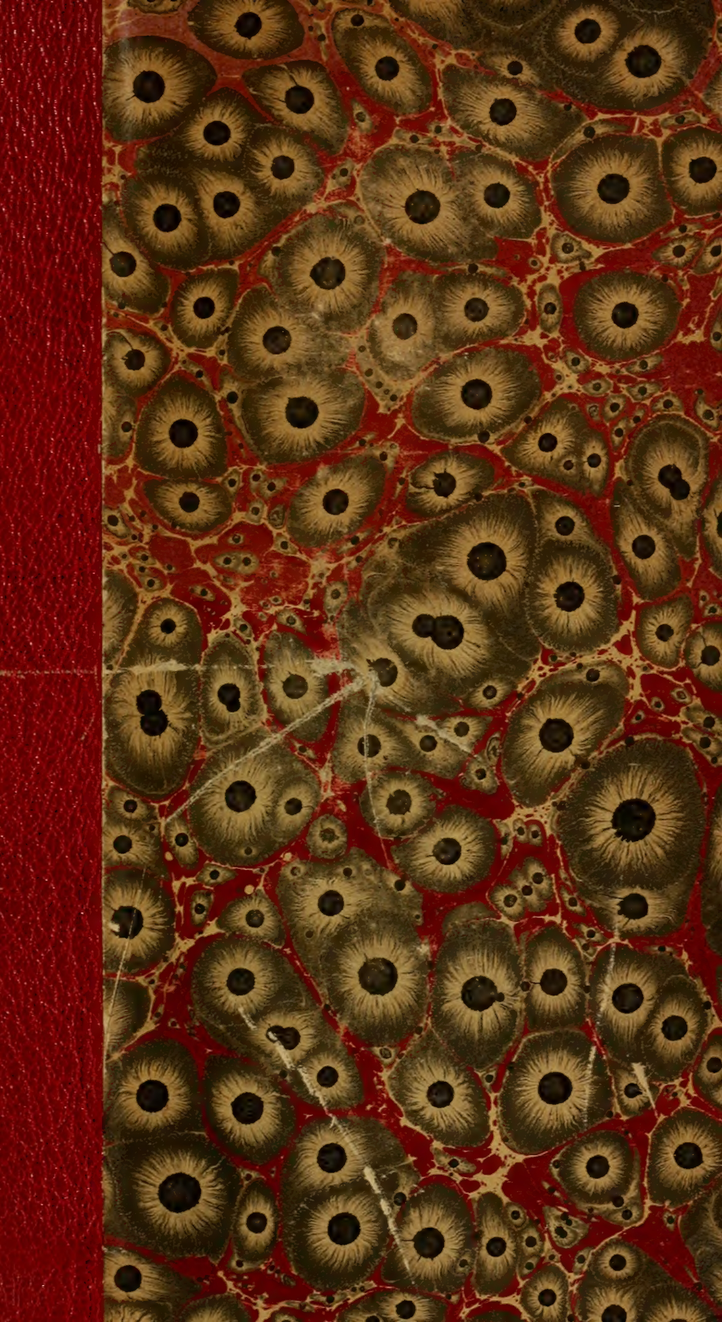






LA

MARINE ROYALE

EN 1789

DU MÊME AUTEUR

L'Escadre de l'amiral Courbet. Notes et souvenirs, 7e édition. 1 vol. in-18. — *Berger-Levrault, éditeur.*

Les Armements maritimes en Europe. 1 vol. in-18. — *Berger-Levrault, éditeur.*

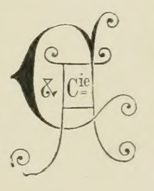
La Marine française. Volume in-4° de 640 pages, avec une préface de Pierre Loti et 250 illustrations de MM. L. Couturier et F. Montenard. — *Hachette et Cie, éditeurs.*

ÉVREUX, IMPRIMERIE DE CHARLES HÉRISSEY

LA MARINE ROYALE EN 1789

PAR

Maurice LOIR
Lieutenant de vaisseau.



PARIS
ARMAND COLIN ET Cie, ÉDITEURS
5, RUE DE MÉZIÈRES, 5

—

A

M. LE VICE-AMIRAL KRANTZ

ANCIEN MINISTRE DE LA MARINE

ET DES COLONIES

L'écrivain à l'esprit si distingué, l'homme au cœur si noble, qui fut Albert Duruy, a écrit, sous le titre l'*Armée Royale en 1789*, un livre — son dernier livre — qui a servi de modèle à celui-ci. Dans cet ouvrage sur la *Marine Royale en 1789*, je ne me suis pas proposé d'écrire l'histoire de la marine de Louis XVI, je n'ai voulu qu'étudier son fonctionnement, à la veille de la Révolution qui devait l'anéantir.

De même qu'Albert Duruy avait fait son stage dans l'armée du roi pour mieux la connaître, j'ai fait, moi aussi, mon stage dans la marine royale, embarquant un jour avec d'Estaing ou Lamotte-Piquet, le lendemain avec d'Orvilliers ou Guichen. Pendant deux ans j'ai maudit le sort qui me conduisait à Quiberon avec le marquis de Conflans ou aux Saintes avec le comte de Grasse ; mais j'ai, par contre, tressailli de fierté, quand je combattais sous le bailli de Suffren dans la mer des Indes.

Je n'y ai pas seulement gagné de connaître la vie des marins de l'ancien régime; j'y ai goûté encore une satisfaction patriotique, celle de voir mon pays se relever, en quelques années, de l'abaissement qu'il avait subi à la paix fatale de 1763 et reconquérir vaillamment sa place en Europe.

Juin 1892.

INTRODUCTION

Après les désastres maritimes des guerres de la succession d'Autriche et de Sept ans, l'opinion publique était faite à l'idée que la France devait rester uniquement puissance continentale et renoncer à entretenir une marine.

Il s'était même trouvé un ministre de la marine, l'ex-lieutenant de police Berryer, pour prendre, en pleine guerre, la surprenante décision de vendre tous les approvisionnements contenus dans les ports, de disperser toutes les ressources maritimes. Il mit tout à l'encan. Aussitôt les arsenaux furent vides et le silence du néant régna dans tous les ports. Une pareille politique de découragement, si indigne qu'elle fût, pouvait alors s'étaler en plein jour. Les caractères étaient affaiblis, les résolutions viriles presque inconnues. Quand, en 1760, le Canada fut irrévocablement perdu, un ministre s'en consola, en disant que c'était une charge de moins pour le Trésor. L'exemple d'ailleurs venait de haut : le roi de France et Mme du Barry n'avaient-ils pas, un jour, poussé ce cri : « Après nous le déluge ! »

Heureusement pour la France et pour la marine, Berryer avait cédé, en 1761, son portefeuille à Choiseul, déjà titulaire des affaires étrangères. Sitôt que la paix fut signée, cette paix qui, au dire de Voltaire, nous était aussi nécessaire que

le boire et le manger, la France vit rétablir sa marine. L'activité reparut dans les arsenaux. Une période de régénération s'ouvrit [1].

Se préoccupant beaucoup de l'organisation intérieure de son département, Choiseul ne craignit pas de toucher aux ordonnances de Colbert et de Seignelay qui, depuis un siècle et malgré des changements de toutes sortes, avaient été religieusement respectées. Il multiplia les bâtiments en chantiers, tâche difficile depuis l'administration de Berryer, qui avait vidé les arsenaux de toute pièce de mâture et de tout bois de construction : il acquit Lorient à la Compagnie des Indes, tombée en faillite, et en fit un quatrième port de guerre. Malouet a dit de lui dans ses *Mémoires* : « qu'avec beaucoup d'esprit et une sorte de grandeur dans le caractère, il eut un ministère éclatant d'audace et de puissance. »

Son cousin, le duc de Praslin, qui lui succéda en 1766, fut son fidèle continuateur. Administrateur distingué, il acheva l'œuvre commencée avant lui, agrandit le port de Brest et envoya dans les mers du Sud le navigateur Bougainville, pour donner une preuve de la vitalité de notre marine et faire connaitre le nom français aux peuplades océaniennes. Quand il quitta les affaires, en 1771, il laissa à la France 64 vaisseaux, indépendamment des navires qui étaient sur cale, toutes les matières nécessaires pour en construire dix ou douze de plus et environ 50 grosses frégates ou corvettes. C'est-à-dire que la marine était reconstituée. Telle est donc la facilité de relèvement de notre pays qu'il lui suffit d'un ministre habile, d'une direction ferme et éclairée pour réaliser de surpre-

1. Déjà pendant les deux dernières années de la guerre, sous l'habile impulsion de Choiseul, plusieurs provinces et les principaux corps de l'Etat avaient offert au roi la valeur de 17 vaisseaux de ligne : « Mon premier objet en prenant ce ministère, dit Choiseul dans un mémoire au roi, de 1765, fut de rétablir le crédit... La finance ne pouvait rien fournir. J'imaginai le don gratuit des vaisseaux. Je risquai ce moyen vis-à-vis des Etats du Languedoc qui se tenaient. Il réussit et de là tous les corps de l'Etat qui *deux ans auparavant avaient porté leur vaisselle à la monnaie d'assez mauvaise grâce*, s'émurent au point, par mes insinuations, que j'eus librement quatorze millions dans l'année pour la marine de Votre Majesté. »

nants progrès. Cela est surtout visible quand on étudie la marine, œuvre artificielle par excellence, qui n'existe que par l'énergie de ceux qui la dirigent. Dès qu'un gouvernement cesse de la vouloir forte et puissante, elle tombe. « De toutes les choses, a dit M. Thiers, celle qui se passe le moins d'une forte volonté de la part du gouvernement, d'une grande suite dans les idées, c'est la marine. »

L'héritage des Choiseul à la marine fut recueilli par M. de Boynes « homme de robe, étranger au département, ferme, laborieux, ayant un esprit faux, un caractère ardent ». (Malouet.) Il manquait de l'ampleur nécessaire pour être un ministre réformateur et cependant c'est à ce titre qu'il visait, n'ayant d'autre idée que « de bouleverser dans les ports l'organisation de M. de Choiseul ». Il eût peut-être fort compromis notre établissement naval s'il n'avait été heureusement remplacé, en 1774, par M. de Sartine, après un intérim de quelques mois rempli par Turgot.

M. de Sartine garda six ans le ministère. Cet ex-lieutenant de police avoua lui même en arrivant « qu'il ne connaissait pas un bateau » et qu'il n'avait que des notions très vagues sur « les *quatre* parties du monde ». Mais, à défaut de science géographique, il avait du jugement, de la facilité et un grand désir de bien faire. « Il a manqué, dit Malouet, de nerf dans son administration et de cet esprit d'ordre nécessaire dans un grand département, mais jamais ministre ne fit autant de vaisseaux et n'approvisionna mieux les ports. » Ce qui est, on l'avouera, un suffisant mérite pour le chef d'une marine. Grâce à lui, en effet, nous eûmes, en 1778, jusqu'à 84 vaisseaux sans compter les frégates et les bâtiments plus petits.

Avec cette flotte imposante, montée par un personnel très stylé, il était possible à la France de prendre rang sur mer, de s'affirmer comme puissance navale et peut-être à l'occasion de venger les vieilles injures.

Une circonstance favorable se présenta. L'Amérique venait de rompre le lien qui la rattachait à la Grande-Bretagne et

la France avait accueilli avec enthousiasme cette déclaration d'indépendance. Tout Paris avait pris feu pour les Bostoniens. Franklin, venu à Versailles, y fut l'objet d'ovations ardentes de la part de la Cour, sinon de Louis XVI, qui ne voyait pas sans inquiétude une cour royale fêter le représentant de citoyens révoltés contre leur roi. Mais Louis XVI ne résista pas longtemps au courant de l'opinion et un traité de commerce et d'amitié, puis un traité d'alliance éventuelle et défensive, furent conclus avec les Etats-Unis. C'était virtuellement déclarer la guerre à l'Angleterre.

Les hostilités ne tardèrent point à s'ouvrir et, cette fois encore, l'Angleterre tira le premier coup de canon. Le premier combat immortalisa le nom de la *Belle-Poule* et celui de son commandant, La Clochetterie. Puis les escadres entrèrent en ligne. Le plan consistait à porter la guerre en Amérique en même temps qu'en Europe. Une escadre partit de Toulon pour les Antilles avec d'Estaing, une autre arma à Brest avec d'Orvilliers. Il eût été prévoyant d'en envoyer une troisième dans l'Inde, afin de renforcer la division que nous y avions ; on ne le fit que plus tard. En 1778, la flotte de d'Orvilliers livra la bataille indécise d'Ouessant, d'Estaing remporta quelques succès en Amérique, Vaudreuil reprit le Sénégal. L'année suivante l'Espagne était devenue notre alliée, et la flotte de d'Orvilliers jointe à celle de don Luis de Cordova se montant à 66 vaisseaux, Louis XVI songea alors à l'entreprise si souvent tentée, jamais réalisée, d'une descente en Angleterre. Cette fois encore le projet échoua. La flotte de d'Orvilliers contrariée par le temps, décimée par les maladies, fut pour ainsi dire paralysée, servant toutefois à faire fuir devant elle l'escadre anglaise et à la tenir éloignée de nos côtes et de nos convois. Au même moment, en Amérique, d'Estaing s'emparait de Saint-Vincent et de la Grenade, battait l'amiral Byron; tandis que de son côté, La Motte-Piquet, luttant trois contre quatorze, remportait un avantage à la Martinique.

En 1780, c'est Guichen succédant à d'Estaing qui, dans trois combats près de la Dominique, tint tête à l'amiral Rodney et le força un jour à abandonner le combat. Ce n'était pas l'éclatante victoire que chaque Français souhaitait dans le fond de son cœur, mais c'était du moins pour nous l'attitude honorable et digne. Enfin notre marine comptait. Les bâtiments ou convois expédiés de nos ports naviguaient avec sécurité et non plus comme aux temps malheureux des guerres précédentes, sans espoir de revenir. On avait lancé depuis deux ans 15 vaisseaux, on avait ouvert la campagne de 1780 avec 79 : c'était une résurrection. M. de Sartine en était l'auteur. Il ne lui fut pas donné de la mener plus loin. Le contrôleur général Necker sollicita et obtint son renvoi pour une dépense de guerre irrégulièrement consentie. C'était du moins le motif avoué : Necker qui sondait chaque jour l'abîme du déficit de nos finances, trouvait que la guerre d'Amérique nous menait à grands pas à la banqueroute et il reprochait à M. de Sartine de trop pousser à la guerre. Celui-ci se retira donc, gardant l'affection de Louis XVI et l'estime des gens sensés, mais méconnu de la foule qui l'accusa de s'être vendu à l'Angleterre et qui attribua à son hésitation, à la timidité de ses mesures la lenteur des opérations [1].

Le maréchal de Castries lui succéda en 1780. La reine l'avait proposé au roi et M. Necker avait secondé puissamment ses vues. « Il ne brillait point par un génie éclatant, mais par une raison ferme, froide et éclairée, » dit le comte de Ségur dans ses *Mémoires*. Homme de tête et de cœur, ayant, selon Malouet, « plus de lumières que M. de Sartine et plus d'idées militaires », il imprima une activité nouvelle aux armements. Il parvint même à réunir l'Autriche, la

1. On l'accusa d'avoir, par sa faute, empêché les opérations d'être plus décisives. Malouet le lui avait prédit dans une lettre de 1778 : « Il est probable qu'il arrivera une époque où l'on mettra tous les embarras sur votre compte. Comme vous êtes le seul ministre en évidence dans une guerre de mer. Si elle ne réussit pas, on ne s'en prendra qu'à vous. » (*Mémoires* de Malouet, documents annexés.)

Hollande et les puissances de la Baltique dans une *neutralité armée* contre l'Angleterre. « On doit lui attribuer les succès de la campagne de 1781 et l'éclat de ce dernier rayon de gloire qu'elle jeta sur le règne de l'infortuné Louis XVI. » (*Mémoires* de Ségur.) Il envoya en effet, dès 1781, le comte de Grasse aux Antilles en même temps que le bailli de Suffren dans les Indes, et aussitôt des succès plus sérieux vinrent sourire à nos flottes. Le combat de Destouches à la Chesapeake, la défaite de l'amiral Hood par de Grasse à la Martinique, la prise de Tabago, la capitulation de lord Cornwallis dans Yorktown devant La Fayette et Rochambeau, furent de belles actions qui firent pâlir l'étoile de l'Angleterre, du moins dans l'Amérique, car en Europe, à Gibraltar, dont nous faisions le siège, nos efforts restèrent infructueux. Dans l'Inde, au contraire, tout fut à notre honneur, le génie de Suffren fit des merveilles : cinq grands combats livrés par lui furent cinq victoires. Avec nos flottes aguerries par quatre années de navigation, de croisières et de batailles; avec nos marins encouragés par des succès répétés, nous touchions sans doute au triomphe suprême qui devait nous donner définitivement l'empire de la mer. Chacun se plaisait à entrevoir cette issue finale, qui devait couronner tant de courage et tant de sacrifices. Mais la fortune nous trahit dans la fatale journée du 12 avril 1782, où de Grasse, non loin de l'ilot des Saintes, livra combat avec ses trente vaisseaux contre les trente-sept de Rodney. Notre amiral prisonnier, cinq de nos vaisseaux capturés, donnèrent aux Anglais une victoire décisive. Pourtant leur flotte avait été si maltraitée qu'elle ne put, après le combat, ni tenter aucune conquête, ni faire aucune opération importante, ni même s'opposer à la retraite du comte de Vaudreuil, qui ramena dans nos ports une armée navale encore composée de vingt-cinq vaisseaux.

A la suite de ce revers, d'autant plus cruel qu'il fut plus imprévu, l'opinion publique ne montra pas le découragement qu'on pouvait redouter et que, dans de pareilles circonstances, elle avait jadis témoigné. « La France, loin d'ac-

cuser les ministres, s'empressa de seconder leurs efforts. La capitale offrit au roi un vaisseau à trois ponts ; plusieurs villes imitèrent cet exemple et d'innombrables souscriptions facilitèrent les moyens de réparer promptement nos pertes et de presser vivement la guerre. » (*Mémoires* du comte de Ségur.)

Mais la guerre avait assez duré. Les finances de l'Angleterre, comme celles de la France, ne pouvaient plus suffire, et, malgré la victoire des Saintes, le gouvernement anglais comprenait qu'il lui était impossible de résister aux forces réunies de la France et de l'Espagne. Après avoir fait devant le parlement le dénombrement de ses forces, Pitt s'écriait : « La gloire de l'Angleterre est passée. Elle donnait hier la loi aux autres, aujourd'hui elle doit la subir. »

Des deux côtés on se résigna à la paix : la France avec trop de précipitation. Le traité de 1783 ne lui donna pas tout ce qu'elle était en droit d'espérer après une lutte glorieuse qui lui avait coûté quatorze cents millions. C'était trop peu pour nous de garder seulement Sainte-Lucie. Tabago et Saint-Louis et nos établissements de l'Inde, sans même pouvoir les fortifier. C'était beaucoup d'abandonner la Grenade, Saint-Vincent, La Dominique, Saint-Christophe, que nous avions conquises au prix de notre sang. L'autorisation de réédifier les fortifications de Dunkerque était sans doute une compensation, mais la défense de le faire eût été une inqualifiable injustice. Quoi qu'il en soit, il y avait dans ce traité des avantages considérables, bien que purement moraux, et dont nous pouvions être fiers, c'était l'affaiblissement de la vieille Angleterre par la reconnaissance d'une Angleterre nouvelle, pleine de jeunesse et de vie, c'était la liberté des mers proclamée, c'était notre prestige rétabli aux yeux du monde entier [1].

1. Pour juger de la valeur de ces avantages, pour se rendre compte du profit que nous devions en retirer, il ne faut pas oublier qu'alors les colonies étaient commercialement dans une absolue dépendance de la métropole. Le traité de 1783 posait un principe nouveau de liberté commerciale. Turgot avait pressenti ce ré-

La paix signée, le maréchal de Castries n'eut garde de s'endormir sur les lauriers conquis. Il savait que les victoires futures se préparent dès le lendemain de la bataille gagnée et qu'une marine doit toujours progresser sous peine de déchoir. Il s'adonna donc avec ardeur au perfectionnement de cette flotte qui venait de se couvrir de gloire et qui avait réussi à arracher un moment la supériorité maritime à notre éternelle rivale. Le maréchal de Castries refondit les ordonnances des deux Colbert et celle de Choiseul. Il introduisit de l'unité dans le service, s'attacha à faire respecter la discipline, améliora le système de recrutement des matelots. Toutes ces mesures furent mises à jour dans une série d'ordonnances de 1786, qu'on a dénommée le *code de Castries* et qui est comme le testament de la marine de l'ancien régime. A l'aide de ce code excellent, il est aisé de connaître d'une façon précise et de saisir en plein fonctionnement l'organisme de l'ancienne marine, à l'heure où le courant de la Révolution va emporter devant lui toutes nos vieilles institutions, pour faire place, sur leurs ruines, à de nouvelles organisations.

sultat de la guerre d'Amérique dès 1776. « Toutes les métropoles, disait-il dans un mémoire au roi, seront forcées d'abandonner tout empire sur leurs colonies, de leur laisser une entière liberté de commerce avec toutes les nations, de se contenter de partager avec les autres cette liberté. » Il faut aussi se souvenir que le mouvement de nos opérations commerciales l'emportait sur celui de tous les Etats européens, y compris l'Angleterre. En 1787, ce mouvement représentait 600 millions, tandis que le commerce britannique n'en dépassait pas 450. L'inouïe prospérité de la Grande-Bretagne actuelle ne date que des guerres de la Révolution et de l'Empire.

LA MARINE ROYALE
EN 1789

CHAPITRE PREMIER

L'EFFECTIF

En 1786, on avait fixé l'effectif de la marine royale à 81 vaisseaux, 81 frégates, autant de corvettes, 40 flûtes[1] et gabares, soit un total de 283 navires de toutes tailles, non compris les pontons, chalands, barques, chaloupes et autres petites embarcations nécessaires pour le service des ports.

Cet effectif n'était pas atteint en 1789. On lit en effet dans un mémoire adressé au roi, le 14 décembre 1788, par le ministre de la marine, les remarques suivantes : « Votre Majesté a décidé que les sept neuvièmes seulement, c'est-à dire soixante-trois vaisseaux, autant de frégates et corvettes, seraient prêtes à tenir la mer, que le reste n'existerait qu'en approvisionnement pour ainsi dire, et qu'il y aurait dans nos magasins les matériaux suffisants pour construire et armer le supplé-

1. La flûte était un bâtiment de charge, très peu armé, chez qui la vitesse était sacrifiée à la solidité.

ment au premier signal de guerre. La première partie de ces vues se trouvera incessament remplie.

« On compte dans nos ports 64 vaisseaux de ligne flottant, dont 7 requerraient un travail de quelques mois pour être armés, ayant été lancés cette année et exigeant d'être finis sur l'eau. J'en puis dire autant des frégates dont 14 portent du calibre 18, 45 du 12 et 5 n'ont que du 8.

« Les corvettes et avisos à flot ne montent qu'au nombre de 45, mais un supplément de bâtiments de ce genre pourrait être facilement construit dans des ports de commerce si la guerre se déclarait. On y trouverait même des ressources pour les bois et agrès nécessaires à une telle espèce de navires.

« Nous n'avons que 31 flûtes ou gabares à la mer. Mais V. M. peut se dispenser, pendant la paix, d'en compléter le nombre, d'après le parti que des vues d'économie ont fait adopter de confier à des bâtiments de commerce les transports de vivres, approvisionnements, munitions demandés par nos colonies ou nos stations. »

En résumé la marine comptait à flot en 1789 : 64 vaisseaux, 64 frégates, 45 corvettes, 31 flûtes, en tout 214 navires portant ensemble 13.310 canons.

Les rôles des *Classes des gens de mer* portaient 75.000 matelots. Ces *inscrits maritimes* se divisaient en 8.773 capitaines, maîtres et pilotes, 14.245 officiers-mariniers, 48.717 matelots et 8.454 novices, tous navigateurs de profession, pêcheurs, bateliers, caboteurs; leur principale fonction à bord était de manœuvrer les

voiles et de travailler au gréement; les exigences militaires du navire ne les regardaient qu'indirectement, le service du canon étant fait par un corps spécial dénommé « corps des canonniers matelots [1] » qui se montait à 5.827 hommes, y compris 4 compagnies, à 100 hommes chacune, d'apprentis-canonniers. Enfin 1.975 officiers des divers grades formaient l'état-major de la marine royale.

Indépendamment de ces effectifs relevant du ministère de la marine il était embarqué, mais pour le temps de guerre seulement [2], une garnison d'infanterie de l'armée de terre, avec la charge du service de la mousqueterie. Cette garnison atteignait pour les besoins de la flotte actuelle le chiffre de 14.000 soldats.

A la flotte de haut bord qui a été énumérée plus haut, il faut joindre les galères, au nombre de cinq seulement, que nous avions encore dans la Méditerranée. Depuis 1749 le *corps des galères* était réuni à la marine [3] ; jusque-là il avait été un corps distinct ayant son autonomie et ses privilèges, prisés très haut par les officiers, tous d'excellente noblesse qui y servaient [4]. Une ordonnance du 3 septembre 1748 avait porté le coup mortel à cette petite tribu aristocratique, en supprimant les charges de général et de lieutenant général

1. Il faut entendre par là que les canonniers-matelots étaient les chefs de pièce, les pointeurs ; mais les servants, ceux qui faisaient force de bras pour la manœuvre des canons étaient pris parmi le reste de l'équipage.

2. Règlement du 1er janvier 1786 sur les états-majors et équipages.

3. Il avait été créé en 1410.

4. Les officiers des galères étaient de meilleure noblesse que les officiers de la marine à voiles. Quand les deux corps furent fondus en un seul, en 1749, les officiers des galères furent scandalisés de la fusion qu'ils allaient subir.

des galères et en versant les officiers dans les rangs de la marine, à la date de leur brevet. En même temps, l'arsenal particulier de Marseille avait été fermé et ses navires adjoints au port de Toulon. Un pieux souvenir du passé, et non plus les nécessités de la guerre navale, faisait conserver ces débris d'une marine qui avait eu ses jours de grandeur. Je ne les mentionne que pour mémoire [1].

En cette même année 1789, notre infatigable ennemie, l'Angleterre, pouvait mettre en ligne 118 vaisseaux de 100 à 60 canons, 69 frégates de 44 à 32 canons, 51 frégates portant moins de 30 bouches à feu, 124 autres bâtiments de toute taille, cutters, sloops, brûlots, soit 362 navires avec 100.000 matelots pour les monter et 12.000 canons pour les armer. C'est en vain qu'elle a pu subir des échecs au cours de la guerre de l'Indépendance américaine ; elle les a oubliés et elle a réparé les dommages que lui ont causé ces revers de la fortune. Depuis 1782 le second Pitt est au ministère, il a pacifié l'Inde, il a reconquis diplomatiquement et commercialement les Etats-Unis, il a apaisé l'Irlande, il a enfin enlevé la Hollande à notre protection, pour en faire de nouveau un satellite de la politique britannique. Or, le concours n'est pas à dédaigner pour l'Angleterre, d'une nation essentiellement maritime comme la Hollande, qui compte dans ses ports 44 vaisseaux de 74 à

1. En 1762, le ministre manifesta que l'intention du roi était de ne plus construire de nouvelles galères ; que seulement on mettrait en état celles de Marseille dont on pourrait tirer quelques services. L'arsenal de Marseille fut définitivement fermé et vendu en 1780.

52 canons, 43 frégates de 40 à 24 canons et environ 100 autres bâtiments armés de 2.300 bouches à feu et équipés de 15.000 matelots.

Si l'Angleterre avait su se gagner des alliances, la France, il faut le dire, ne lui cédait en rien sous ce rapport. « Jamais, dit Albert Duruy[1], elle n'avait été mieux partagée, jamais sa force offensive et défensive n'avait été mieux appuyée. Par le traité de 1756, elle avait mis dans son jeu l'une des quatre grandes puissances, l'Autriche, et s'était assurée de son concours en cas de guerre continentale, concours qui entraînait celui de la Toscane. D'un autre côté par le Pacte de famille elle tenait l'Espagne, Parme et Naples, par les mariages du comte de Provence et du comte d'Artois avec des princesses de Savoie et de Sardaigne. »

L'aide de l'Espagne dans une guerre maritime eût été précieuse. Sa marine comptait 72 vaisseaux de ligne de 112 à 58 canons, 41 frégates et 109 bâtiments de toute grandeur, le tout armé de 10.000 canons avec 50.000 matelots et de bons officiers, que nos chefs avaient pu apprécier lors de la guerre d'Amérique[2]. La Toscane, qui sous le règne des Médicis avait eu une marine redoutable, ne possédait plus alors, en fait de force navale, que 5 frégates, dont deux étaient cédées par elle à l'Empereur, pour lui permettre de faire exercer la surveillance sur la côte de la province *Littorale*. L'appoint

1. *L'armée royale en 1789.*

2. « Quoique l'Espagne ait généralement mis de la lenteur dans ses opérations (de la guerre d'Amérique, où elle fut notre alliée), elle a été une alliée sincère; ses officiers ont montré des connaissances, des talents et toujours un bon esprit. » (*Essais sur la marine*, du chevalier de la Serre, p. 279.)

maritime que nous aurait donné l'alliance avec la maison d'Autriche n'était donc pas considérable, mais celui du royaume de Naples eût été plus important, car il nous aurait adjoint 10 vaisseaux de ligne, portant depuis 74 jusqu'à 50 canons, 10 frégates et 12 chebecs : le tout armé de 1.000 canons. Il n'y avait, il est vrai, qu'un noyau d'équipage [1] pour amariner cette flotte. mais les caboteurs siciliens étaient nombreux, actifs et laborieux, ils auraient pu devenir à l'occasion de solides matelots de guerre. Quant au concours du roi de Sardaigne, il aurait été nul en cas de guerre navale, ainsi d'ailleurs qu'en témoigne le tableau de la situation maritime du royaume fait par un contemporain, piémontais lui-même. « Il y a, dit-il, quelques ports en Sardaigne dont on pourrait sans doute tirer parti, si on ne le fait pas c'est apparemment parce que la cour de Turin n'a pas de goût pour la marine. C'est-à-tort, ajoute-t-il, qu'on l'accuse dans un journal d'avoir des frégates : elle entretient, habille et nourrit des officiers de vaisseau; cela, je pense, doit suffire. Pourquoi la cour de Turin entretient-elle des consuls ? L'Europe sait bien que la Sardaigne est une île et que Nice est un port de mer; mais elle sait aussi que les rois de Savoie n'ont point de marine [2]. »

1. « Ces forces, importantes, au premier abord, n'en ont jamais imposé aux ennemis de l'Etat : 600 matelots, 500 canonniers et 200 soldats, voilà à quoi se réduit cette marine si vantée. Mais les deux Siciles ont cinquante et un mille hommes employés au service de la marine marchande, d'après les informations les plus exactes. Ce ne sont donc pas les hommes qui manquent : les matelots siciliens sont d'ailleurs actifs, souples, laborieux et très sobres. » *Mémoires secrets sur les cours d'Italie*, par Gozani, 1788.

2. *Etat moral, physique et politique de la Savoie*. Auteur anonyme, 1789.

L'Europe de nos jours et la France en particulier savent que la cour de Turin, devenue la cour de Rome, « a du goût pour la marine », que si elle entretient encore des officiers de vaisseau, elle leur donne de superbes navires à monter et que les rois de Savoie, devenus les rois d'Italie, sont très fiers, presque trop fiers, de leur jeune flotte de guerre...

Les marines secondaires, qui, en 1780, avaient formé contre l'envahissante et omnipotente Angleterre la coalition connue sous le nom de neutralité armée, possédaient en 1789 des forces respectables. Le Danemark avait 38 vaisseaux, 20 frégates et 60 bâtiments plus petits; la Suède comptait 27 vaisseaux, 12 frégates et 40 petits navires ; la Russie, y compris ses forces sur la mer Noire, pouvait mettre en ligne 67 vaisseaux de 110 à 66 canons, 36 frégates de 44 à 28 canons. Après avoir cité les forces navales de la Russie, il convient de mentionner celles du Portugal qui, déjà jointes à la neutralité armée depuis 1782, venaient de s'allier à la cour du Nord par un traité de commerce, au grand déplaisir de la jalouse et intéressée nation anglaise. On pouvait estimer les forces portugaises à 10 vaisseaux de ligne de 80 à 58 canons outre 14 frégates de 44 à 30 canons et 20 autres bâtiments de différentes grandeurs.

Pour terminer cette revue des marines européennes en 1789, il faut parler encore de la flotte de la République de Venise et des forces de l'empire Ottoman. Celui-ci était en guerre avec la Russie qui se plaignait de l'inexacte exécution des deux traités de 1774 et 1783, lui garantissant la libre navigation de la mer Noire.

Les Russes avaient eu d'abord l'avantage, mais depuis un an les Turcs forçaient leurs adversaires à rester dans leurs ports, tandis qu'ils tenaient la mer en vainqueurs, libres de faire circuler 30 vaisseaux de 74 à 50 canons, 50 frégates de 50 à 10 canons montés par 50,000 matelots. Ils avaient encore à leur disposition 100 galiotes de toutes grandeurs et un nombre considérable d'autres navires recrutés chez les puissances barbaresques. Depuis que la marine de Gênes, déchue de son ancienne splendeur du xvie siècle, ne se livrait plus qu'aux paisibles occupations du cabotage, il ne restait plus dans la péninsule, comme marine en grand renom, que celle de la République de Venise. A la veille de la Révolution française, les forces de cette ancienne et vaillante marine consistaient en 80 navires : 10 vaisseaux portant depuis 88 jusqu'à 50 canons, 10 frégates bien armées, 58 galères, galiotes, chebecs, le tout en parfait état et monté en temps de paix par 12 à 14.000 matelots. En temps de guerre, Venise pouvait mettre en mer une flotte de 25 à 30 vaisseaux de ligne et elle avait 30.000 matelots tout prêts pour les équiper et les mener au combat.

Tel est, d'après des sources autorisées, l'effectif des flottes de guerre des différentes nations européennes en 1789. La marine de Louis XVI y occupe un rang des plus honorables, étant placée immédiatement après l'Angleterre, qui tient la tête. Si la France n'a pas autant de vaisseaux de ligne ou de frégates que sa rivale, elle marche de pair avec elle pour le nombre de bâtiments légers. Enfin, précieuse ressource, une diplo-

matie prévoyante a su grouper autour du trône des États, dont deux au moins, l'Espagne et les Siciles, ont des marines importantes.

L'armée, de son côté, était nombreuse, disciplinée et bien entretenue ; elle aussi aurait pu bénéficier de ces alliances sagement combinées. L'état des forces du royaume était d'autant meilleur que six années de paix venaient de succéder à une guerre heureuse, entreprise loin de notre territoire et de nos frontières ; et bien que les finances ne fussent pas prospères, des esprits éclairés, comme le comte de Ségur, reconnaissaient que « tout alors paraissait propre à inspirer au gouvernement une sécurité parfaite ».

CHAPITRE II

LE RECRUTEMENT DES OFFICIERS

Pour former les officiers de vaisseau, Colbert avait institué les compagnies des Gardes de la Marine, où les jeunes gentilshommes de seize à vingt ans étaient reçus au bon plaisir du roi et sans examen. La seule condition à remplir pour l'admission était d'appartenir à la noblesse [1]. Ces compagnies, au nombre de trois, avaient leur siège dans chacun des ports de Brest, de Rochefort, et Toulon. Les jeunes gardes, logés en ville chez des particuliers, y étaient l'objet d'une surveillance étroite de la part de l'autorité maritime ; chaque jour ils se réunissaient dans l'arsenal : le matin pour entendre la messe et assister aux cours d'écriture, de dessin, d'anglais et d'hydrographie, puis de danse et d'escrime, le soir, pour apprendre l'exercice du mousquet, du canon et les évolutions militaires. Des maîtres de navi-

1. Ordonnance de 1689. Quand Louis XIV conféra à son fils, le duc de Vermandois, la charge d'amiral de France, il décida que tous les officiers qui serviraient auprès de ce prince seraient gentilshommes.

gation, de manœuvre et de canonnage les initiaient aux éléments des connaissances nautiques, tandis que les sciences exactes leur étaient enseignées par des professeurs hydrographes dont plusieurs, comme les Jésuites Laval et Chatelard, et le mathématicien Bezout, ont écrit des traités qui ne sont pas sans valeur. Après un an de séjour à terre dans les compagnies, les gardes pouvaient embarquer. A bord, ils suivaient chaque jour des cours de pilotage et des exercices de canon et de manœuvres, ils s'adonnaient, en un mot, à la pratique de leur métier. En 1716, une compagnie spéciale dite des Gardes du pavillon de l'amiral, ou simplement des Gardes du pavillon, avait été créée pour être attachée à la personne de l'amiral de France et des vice-amiraux [1]. Elle se composait de quatre-vingts jeunes gens, des plus nobles parmi les gardes ordinaires et avait l'inconvénient d'occasionner une sélection inutile dans un corps déjà imbu de mille préjugés.

Dès le milieu du XVIIIe siècle l'institution des gardes était condamnée. La détresse des ports, l'abandon de la marine sous Louis XV, avaient peu à peu ralenti le zèle de ces jeunes gens pour une carrière qui ne leur offrait aucune perspective brillante. Les chefs se plaignaient souvent de leur indiscipline et de leur incapa-

1. « Les fonctions de ces gardes sont de servir dans les ports et à la mer près de la personne de l'amiral de France et pour servir aussi sous ses ordres sur les principaux vaisseaux de guerre tant au Levant qu'au Ponant ; faire la garde à la porte de sa chambre sur mer et à son appartement sur terre et le suivre quand il sort. Le détachement qui est embarqué avec le vice-amiral en doit faire autant à la porte de sa chambre sur mer et dans son appartement sur terre, quand l'amiral n'y est pas. » *Etat de la France*, t. III, Paris, 1736.

cité. Les ministres Choiseul et de Boynes [1], essayèrent tour à tour de modifier le système de leur éducation, mais ce fut sans succès appréciables [2]. L'organisation était peut-être vicieuse dans son fonctionnement, elle l'était surtout dans son principe même ; elle avait le tort d'introduire et d'entretenir parmi les officiers de la marine un esprit orgueilleux, frondeur, exclusif ; la faute en revenait sans doute à l'état social du royaume, mais l'opinion publique, déjà influencée par l'esprit réformateur du temps, se prononçait contre l'existence des compagnies des gardes du pavillon et des gardes de la marine [3]. Aussi quand le maréchal de Castries vint au pouvoir, il ne put que prononcer leur suppression définitive.

Le 1er janvier 1786, il institua pour les remplacer les *Elèves de la Marine*. Ceux-ci, admis après examen entre l'âge de treize et de quinze ans, étaient d'abord élèves de troisième classe et répartis im-

1. M. de Boynes avait fondé en 1773 l'école de marine du Havre, qui devait recevoir quatre-vingts jeunes gentilshommes de quatorze ans pour les préparer à l'examen d'entrée dans le corps des gardes de la marine. Cette école fut supprimée par Sartines, le 2 mars 1775.

2. Un mémoire de Bezout, examinateur des gardes, rédigé en 1771, dit « Les campagnes de mer interrompaient le cours des études et le plus grand nombre des gardes restait dans l'ignorance à tous égards. » Même après plusieurs années ils étaient fort médiocres car « la satiété des mêmes études et des mêmes exercices devenait un poison ».

3. « L'esprit d'indépendance, de contrariété, d'égoïsme qui semble distinguer depuis longtemps les différentes classes du corps de la marine, qui est si opposé au bien du service du roi, prend certainement naissance dans les compagnies de gardes de la marine et du pavillon ; ils le perpétuent en le portant avec eux dans tous les grades. L'expérience journalière et la voix publique annoncent assez clairement que ce désordre subsistera tant qu'on n'aura pas le courage d'en attaquer la source connue et de la tarir pour toujours. » Mémoire du 27 septembre 1774, cité par M. Jal, et attribué par lui à Truguet, premier commis de la marine.

médiatement dans les escadres entretenues aux trois ports de guerre, où ils touchaient un traitement de 300 livres par an. Ils recevaient, dès leur arrivée au port, leur première instruction pratique sur une corvette spécialement armée dans ce but, à bord de laquelle ils remplissaient l'office de matelots [1]. Après quatre mois passés sur la corvette et quatre autres mois passés sur les vaisseaux des escadres à faire œuvre de leurs mains et de leurs bras, ils devenaient élèves de deuxième classe. En cette qualité, ils touchaient une solde de 400 livres et devaient reprendre la suite de leurs cours théoriques dans des écoles établies à terre aux arsenaux maritimes, écoles dirigées par un capitaine de vaisseau et pourvues de cinq maîtres de manœuvre, de navigation, d'artillerie, de construction de dessin et de tactique navale. Après trois années de navigation et des épreuves satisfaisantes, subies en présence du Conseil de marine, les élèves de deuxième classe étaient nommés à la première, aux appointements de cinq cents livres. A partir de ce moment leur instruction était considérée comme terminée [2] ; ils devenaient à bord les auxiliaires des officiers, avec autorité sur le reste de l'équipage : il ne leur restait plus qu'à réunir six ans

1. « Ils n'y auront de commandement sur aucun homme de l'équipage ; ils feront le quart comme les matelots, seront exercés à monter dans les hunes, aux barres de perroquets et sur les vergues, etc... » (Ordonnance de 1786.)

2. L'instruction pratique donnée sur une corvette spéciale était très approuvée des contemporains. « M. le baron de Suzanet qui a commandé cette corvette dans la rade de Brest, conséquemment bien en état d'en juger l'effet, a toujours assuré que les élèves qui avaient été une saison à bord de cette corvette, étaient infiniment plus instruits que ceux qu'il voyait désarmer des vaisseaux de guerre après une campagne beaucoup plus longue. » (Le chevalier de la Serre, *Essais*, p. 311.)

de mer pour être nommés lieutenants de vaisseau, le grade d'enseigne étant supprimé depuis 1786.

Le système d'éducation était donc entièrement renouvelé. Jusqu'alors on s'était borné à donner aux gardes les principes théoriques de la science nautique, leur laissant le soin de glaner eux-mêmes sur leur route les éléments de la pratique. M. de Castries, au contraire, voulait faire de ses élèves des marins avant tout et, dans ce but, il les recevait assez instruits déjà pour pouvoir les tenir pendant quelque temps à l'étude de la pratique, d'abord comme matelots et ensuite comme élèves : comme matelots sur la corvette école et sur les navires armés, afin de leur apprendre le métier ; comme élèves, avec des attributions tellement bien conçues qu'elles leur ont été conservées jusqu'à ce jour[1].

Une autre innovation était due encore au maréchal de Castries. Il avait décidé de recevoir dans certains collèges les fils de gentilshommes âgés de douze à treize ans, qui se destinaient à la marine. Les collèges choisis furent ceux de Vannes et d'Alais dont les évêques diocésains restaient les hauts directeurs[2]. On y admettai de préférence les enfants ou proches parents des officiers de marine et particulièrement de ceux tués ou blessés grièvement en service. Le roi payait la pension ; l'habillement et l'entretien restaient seuls à la charge

1. De Crisenoy. *Les écoles navales et les officiers de vaisseau.* (*Revue maritime*, 1864.)

2. Un professeur de navigation est nommé au collège d'Alais pour les élèves de la marine, la dépêche ministérielle du 21 décembre 1786 qui en fait mention, porte : « Il sera mis en fonctions par M. l'évêque diocésain, de qui il recevra les ordres et instructions. » (*Archives de la marine.*)

des familles. Quant à l'enseignement, il portait sur les connaissances exigées pour l'admission dans le corps des élèves de la marine [1], et ces jeunes gens, véritables boursiers de l'Etat, se trouvaient ainsi préparés dans d'excellentes conditions à l'examen qui leur ouvrait la carrière de leur choix [2].

Le nombre des élèves, joint à celui des jeunes gens entretenus dans les collèges, était fixé à 360. Nul ne pouvait prétendre à une place d'élève de marine s'il ne fournissait des preuves de noblesse, ou s'il n'était fils ou petit-fils soit d'officiers, soit de chevaliers de Saint-Louis. Il existait, en conséquence, au ministère de la marine un « commissaire pour certifier à Sa Majesté la noblesse des prétendants aux places d'élèves ». L'emploi était tenu en 1789 par un conseiller en la cour des Aides, le sieur Chérin, qui ajoutait à son titre celui de généalogiste des ordres du roi.

Mais à la différence de ce qui se passait dans l'armée où depuis une ordonnance de 1781 [3], tout candidat

1. Savoir : l'arithmétique et la géométrie, les principes de navigation et ceux de mécanique, la physique, l'histoire navale, la grammaire française. Le latin était banni (décision du 23 décembre 1786). (*Archives de la marine.*)

2. Il y avait à la création, 58 élèves à Vannes et 27 à Alais. Il semble toutefois que les enfants appelés à Vannes ou à Alais n'étaient pas fort bien choisis. Voici ce que dit à leur sujet le sieur Verlac, professeur au collège de Vannes : « Les uns savent à peine lire et écrire, et en général les élèves sont pour la plupart des sujets dont les parents ne pouvaient rien faire chez eux. » (*Archives de la marine.*)

3. Dans ses *Mémoires*, le comte de Ségur s'étend sur cette ordonnance. Il tient à défendre son père du reproche d'avoir accru les avantages de la noblesse relativement à l'entrée dans l'armée : « Mon père excepta de l'obligation des preuves prescrites, les fils de chevalier de Saint-Louis et les fils d'officiers, de sorte que, indépendamment des moyens d'avancement assurés aux longs services et offerts par les chances de la guerre, le Tiers-Etat eut peut-être depuis cette ordonnance plus de facilité qu'auparavant pour entrer dans la carrière militaire. » T. I, p. 195.

à une place d'officier devait prouver quatre quartiers de noblesse paternelle, la marine n'imposait pas de si sévères restrictions à l'admission des jeunes gentilshommes. La recrudescence d'esprit féodal manifestée dans l'ordonnance en question ne fut point approuvée par le ministre de la marine, qui ne changea rien aux anciennes conditions d'entrée.

L'armée de terre avait, il faut bien le dire, toutes les préférences des jeunes nobles. « On s'était dit dans la noblesse que l'élément du Français était la terre, que là seulement croissaient pour lui les lauriers », et la mer comptait peu de partisans. Il est permis, du reste, de penser que la longue série de désastres, qui avaient porté des coups si funestes à notre puissance navale, n'avaient pas dû mettre la marine en grande faveur dans l'opinion des nobles. Pour des raisons semblables, la Cour prodiguait les « grâces » plus aux régiments qu'aux escadres, en sorte que l'avancement était beaucoup plus long dans la marine que dans l'armée[1]. Les gentishommes, aussi avides de gloire que d'honneurs, se pressaient en masse pour obtenir les grades de l'armée, délaissant la marine, la pauvre marine si peu habituée aux succès. « Les femmes, a-t-on dit, devaient avoir beaucoup de part à cette disposition de l'opinion. Un vaisseau, que d'ailleurs on ne voit pas et que l'on se représente tout enduit d'une composition nauséabonde, comme le sont les bateaux de la Seine, est moins séduisant qu'un bel

1. *Mémoires du duc des Cars*, vol. I, p. 75.

escadron qu'on admire sans cesse. La marine est donc devenue le service secondaire [1]. »

Si le métier de marin donnait peu de satisfactions d'amour-propre, d'autre part les dangers et les fatigues de la navigation éloignaient encore de la mer les fils de grande famille. Ils se demandaient si, pour courir après la fortune, ce n'était pas folie de s'exiler du bon pays de France où le climat était doux, où le régime social laissait à la noblesse toutes ses franches coudées. Le goût des aventures lointaines était peu développé chez les enfants des nobles, qui trouvaient dans leurs châteaux ou dans leurs terres de faciles jouissances. Ceux qui rêvaient d'expéditions ou de batailles navales étaient rares : un petit nombre avait cet esprit aventureux qui seul permet d'accepter de gaieté de cœur l'existence du marin.

Mise ainsi au second plan dans les préférences et dans les goûts de la noblesse, l'armée navale ne recevait que les cadets des grandes familles : « J'étais voué en ma qualité de cadet à entrer dans la marine ou dans les ordres, » écrit le comte de Rochechouart en commençant ses *Mémoires* [2]. Encore les descendants des vieilles familles historiques étaient-ils peu nombreux dans les cadres : d'après un contemporain, on y trouvait surtout des gens qui manquaient de crédit et de fortune pour une route plus haute. « La car-

1. Boisgenette, *Le personnel de la marine*, p. 49 (1848).

2. Cf. Les *Mémoires* du duc des Cars, t. I, p. 18 : « Ma mère, fidèle à son principe, ne connaissait pour les cadets que l'alternative de l'Église ou de la marine. »

rière des armes, dit encore le généalogiste Chérin, facilite à ceux de la noblesse qui sont nés sans biens les moyens de se placer et de soutenir leur état avec décence [1]. » Or ils étaient légion ceux de la noblesse nés sans biens [2]. Sur les 150.000 nobles qui vivaient en France vers 1789, les neuf dixièmes végétaient dans une situation aussi voisine de la misère que de la médiocrité. D'après Barbier « les provinces différentes du royaume étaient remplies d'une infinité de noblesse pauvre, chargée d'enfants que les pères et mères n'avaient pas le moyen de faire élever [3] ». Les provinces maritimes n'étaient pas à cet égard plus favorisées que les autres. Or ce sont elles qui fournissaient la grande majorité des jeunes gentilshommes désireux de servir sur les vaisseaux du roi ; ils y étaient donc attirés autant par nécessité que par vocation.

Le service de mer si peu recherché sous Louis XV, devint au contraire en grande faveur sous Louis XVI. Pourquoi? Etait-ce simplement affaire de mode ou caprice de l'opinion? Non pas. Il y eut à ce revirement une raison plus haute, le rôle glorieux de la marine durant la guerre de l'Indépendance américaine. N'oubliez pas, en effet, que la plus noble et la plus brillante jeunesse du royaume avait pris part à cette guerre dans les armées de secours expédiées aux « insurgens » ;

1. Quand Seignelay créa, le 18 octobre 1683, les compagnies des gardes du pavillon, c'était pour « attirer dans la marine les gentilshommes pauvres qui avaient le goût du métier ».

2. De Bouillé prétend que des anciennes familles nobles, il y en avait à peine deux ou trois cents qui n'étaient pas ruinées. Cf. Pizard. *La France en* 1789

3. *Journal de Barbier*, 1751.

elle avait vu de près nos escadres tenir tête aux escadres anglaises jusque-là presque invincibles, elle avait éprouvé le contre-coup immédiat des victoires de nos marins, et les récits élogieux qu'elle fit à son retour avaient mis la carrière maritime en faveur très marquée. Au lendemain de nos premiers succès sur mer, les femmes avaient donné l'exemple de cet engouement, elles s'étaient empressées d'adopter une coiffure à la *Belle-Poule*, en souvenir du beau combat de cette frégate contre l'*Aréthuse*. Plus tard, quand le sort nous fut contraire aux Saintes et que l'amiral de Grasse eut été fait prisonnier, elles avaient ôté le cœur qui ornait leurs croix à la *Jeannette*, pour en faire des croix à la *de Grasse*, c'est-à-dire sans cœur...

Mais si l'entraînement pour la marine est devenu plus vif dans les dernières années de l'ancien régime, il n'a cependant pas été assez fort pour ébranler la haute noblesse, celle qui fréquente à Versailles, qui vit dans l'entouuage du roi. Naviguer serait une cause d'éloignement de la Cour et le moyen de vivre loin d'elle quand on a goûté de ses séductions! « J'aime autant mourir que d'être deux mois sans voir le roi, » disait le duc de Richelieu. Les courtisans du temps de Louis XVI, sans être aussi excessifs dans leur adulation, continuaient comme leurs devanciers à apprécier mollement les charmes de la mer. En feuilletant l'*Etat de la marine pour* 1789, petit recueil qu'on appellerait de nos jours l'*Annuaire de la marine*, on rencontre dans la liste du personnel peu de très grands noms de France. On y trouve pourtant un prince du sang, le

duc d'Orléans, classé parmi les lieutenants généraux. Il est vrai que ce cousin du roi n'est pas en odeur de sainteté à Versailles, « où on ne le voit pas sans inquiétude acquérir de l'ascendant et de la considération dans la marine[1] »; il est vrai aussi que depuis la bataille d'Ouessant où son inaction fût sévèrement — et fort injustement[2] — blâmée, il n'a plus du marin que le titre, ayant subi la cruelle ironie d'être porté sur les contrôles de l'armée comme colonel-général des hussards.

A la différence des usages admis de tout temps dans les armées de terre, les grades de la marine n'avaient été achetés à prix d'argent que par exception et temporairement. Ce trafic n'avait eu cours dans la flotte royale que lors de circonstances critiques, où le trésor de l'Etat s'était trouvé presque vide, où le gouvernement s'était vu forcé de chercher des ressources de tous les côtés. Cela s'était produit vers la fin du règne de Louis XIV[3], mais depuis cette époque la vénalité des grades, qui eut dans les armées tant de conséquences fâcheuses, fut épargnée à la flotte. Elle ne connut ni les officiers de boudoir aussi vains qu'insuffisants, ni les colonels « à la bavette » dont l'autorité ne restant pas toujours nominale fut la cause de mille

1. *Mémoires* du duc des Cars : « On craignait à la cour que ce prince ne vînt contrarier et peut-être annuler l'influence du ministre de la marine. » T. I, p. 181.

2. Chevalier. *Histoire de la marine pendant la guerre de l'Indépendance.*

3. Dans les dernières années du règne de Louis XIV « la plupart des emplois de la marine, même de ceux d'officier de vaisseau, avaient été transformés par le besoin d'argent en charges ou offices. Il fallait payer une valeur fixée pour les obtenir et les conserver. » Brun. *Guerres maritimes*, liv. VI.

abus. Il arriva cependant que des *intrus* (comme les appelaient les officiers provenant des gardes) pénétrèrent dans la marine, les uns en échangeant, par une singulière confusion de principes, des grades militaires contre des grades maritimes [1]; les autres en obtenant dans la marine royale la confirmation des titres qu'ils avaient acquis au service de la Compagnie des Indes. Mais ni ces transfuges de l'armée, ni ces anciens serviteurs d'une compagnie commerciale ne trouvaient bon accueil dans le corps des officiers de vaisseau et plus d'un eut à supporter de mortifiantes humiliations [2].

A ces intrus provenant de l'armée de terre ou de la compagnie des Indes, s'en joignaient d'autres. Déjà, dès le XVIIe siècle, certains chefs des armées navales avaient eu la pensée de faire une part d'avancement aux gradés des équipages. En 1683, le maréchal d'Estrées écrivait à Seignelay : « Trouvez bon que nonobstant le grand nombre de gentilshommes qui se jettent dans la marine, elle ne laisse pas d'avoir besoin d'officiers matelots, c'est-à-dire de gens élevés par les degrés, nourris dans le métier et qui ayent beaucoup plus d'application que les gentilhommes. » Un peu plus tard.

1. L'échange d'un grade maritime contre un grade militaire était également chose fréquente. Voir a ce sujet les *Mémoires* récemment publiés, du duc des Cars, qui, de garde de la marine, devint officier de cavalerie. Certains officiers allaient et venaient de la marine à l'armée et inversement, témoin le comte de Roquefeuil qui servit dans la cavalerie dans l'intervalle de ses embarquements et qui mourut vice-amiral.

2. Après Quiberon, Berryer nomma deux officiers de la Compagnie des Indes au commandement des vaisseaux *le Robuste* et *le Glorieux* La marine royale réclama avec tant d'aigreur et d'ensemble, que le ministre dut annuler son ordre. D'Estaing lui-même, transfuge de l'armée ne put, malgré de vrais mérites, réussir à faire oublier son origine.

en 1706, le roi, dans le but de constituer une formidable marine de corsaires, avait livré ses bâtiments de guerre aux particuliers, et décidé que les officiers marchands pourraient y servir au même titre que les officiers royaux. Vers la même époque, l'usage s'était établi de recevoir dans la marine royale les « jeunes gens de bonne famille se destinant au commandement des navires du commerce ». On leur donnait le nom de *volontaires* et on les faisait participer aux leçons données aux gardes-marine. Une ordonnance prise par Choiseul, le 14 septembre 1664, reconnut officiellement l'admission des volontaires à bord des navires de guerre : « Sa Majesté, disait cette ordonnance, permet que les *gentilshommes* de treize à quatorze ans servent sur les vaisseaux en qualité de volontaires... En outre, pour procurer *aux jeunes gens de bonne famille* les connaissances des manœuvres ou évolutions, Sa Majesté permet également qu'ils soient embarqués sur ses vaisseaux en la même qualité de volontaires [1]. » Mais si les jeunes gens de la noblesse et ceux qui n'en étaient pas portaient le même titre de volontaires, leurs destinées ne se ressemblaient point : les premiers pouvaient être admis au service du roi après quatre années de navigation et un examen, les seconds ne devaient prétendre à cette faveur que « lorsqu'ils s'en seraient rendus dignes par leurs belles actions ».

1. Parmi les volontaires de la fin du XVIIIe siècle, qui se distinguèrent, il convient de citer le vice-amiral Allemand, volontaire en 1779, Bourayne, en 1781, Bruix, en 1778, Emeriau, en 1775, L'hermitte, en 1780, Linois, en 1776, Missiessy, en 1776.

Les capitaines des corsaires pouvaient trouver accès dans la flotte royale avec les grades, dits *intermédiaires*, de capitaine de brûlot et de lieutenant de frégate, si quelque fait d'éclat les distinguait au cours d'une guerre. Quant aux maîtres d'équipage et aux pilotes que leurs services recommandaient d'une façon notoire, ils obtenaient le grade de capitaine de flûte. En outre, durant les périodes de guerre, lorsque les armements nombreux exigeaient beaucoup de personnel, on avait recours aux officiers de la marine du commerce pour compléter les états-majors des vaisseaux; on les munissait d'un brevet d'officier *auxiliaire*. valable pendant la durée de la campagne. C'est ainsi qu'en 1778. M. de Sartine, à l'instigation de Kersaint et de d'Estaing, prescrivit d'embarquer trois auxiliaires sur chaque navire [1]. Quelques-uns d'entre eux virent leur grade confirmé définitivement et poursuivirent dans la marine militaire une carrière qui leur valut grades et honneurs [2]. Mais c'était le petit nombre; la plupart des auxiliaires s'immobilisaient, sans espoir d'avancement, dans leurs fonctions de début où, côte à côte avec les capitaines de brûlot, les lieutenants de

1. D'Estaing, nommé au commandement d'une escadre à Toulon, au début de la guerre d'Amérique, avait fait demander des officiers auxiliaires dont il s'était bien servi dans l'Inde. Le ministre, dès le mois de février 1778, avait donné ordre d'en embarquer. MM. de Saint-Aignan et de Fabry, commandant et directeur du port, gardèrent pour eux seuls la connaissance des ordres du ministre. Ils n'étaient pas d'avis d'embarquer de ces officiers et en firent des représentations. Mais le comte d'Estaing y tint, et en fit embarquer trois sur chaque vaisseau. Plus tard, en 1780, on ne trouva pas assez d'officiers auxiliaires pour satisfaire aux besoins.

2. Parmi ces privilégiés, est permis de citer : Le Joille, qui commanda un vaisseau à Aboukir, Bouvet l'aîné, Ganteaume, Lucas, le commandant du *Redoutable* à Trafalgar, Maistrol, Nielly, Obet, etc...

frégate et les capitaines de flûte, ils formaient la petite marine des *Bleus*, tenue en médiocre estime par les officiers nobles qui constituaient l'aristocratique marine des *Rouges* ou du *Grand corps*.

Ainsi donc, l'entrée des officiers de fortune dans la marine royale n'était point chose inconnue, mais elle n'avait lieu qu'exceptionnellement, elle conservait toujours le caractère d'une faveur insigne. Le maréchal de Castries, venu au pouvoir avec les idées réformatrices qui étaient le propre de son temps, voulut accroître les facilités d'entrée pour les jeunes gens qui n'étaient pas de « noblesse prouvée ». A côté des élèves de marine, et faisant à bord le même service, il plaça des volontaires choisis, après examen [1], parmi les enfants de moins de seize ans « fils de négociants en gros, armateurs, capitaines marchands et gens vivant noblement ». Dans le nombre, se trouvaient aussi des fils de gentilshommes de trop petite lignée pour oser prétendre à l'une des places très recherchées d'élèves, ou trop peu fortunés pour pouvoir s'engager d'honneur à payer la pension obligatoire de 600 livres que tout élève devait recevoir de ses parents. Les volontaires étaient partagés en trois classes qui leur procuraient des soldes de 30, de 24 ou de 20 livres par mois. Les connaissances théoriques leur étaient données dans les écoles d'hydrographie établies dans les ports. Quand

1. L'examen n'était pas fort difficile, il portait sur la lecture, l'écriture et les quatre règles d'arithmétique. Ces jeunes gens devaient aussi avoir navigué déjà au moins douze mois, soit sur les bâtiments du roi, soit sur ceux du commerce. Ils étaient portés sur les rôles des quartiers des classes dans une catégorie à part, celle des matelots-pilotins.

ils étaient embarqués, ils recevaient l'enseignement pratique conjointement avec les élèves, et subissaient des examens identiques à ceux de ces derniers, pour le passage d'une classe à l'autre. Elèves et volontaires mangeaient à bord à la même table ; ils avaient le même uniforme de drap bleu de roi, sur un gilet rouge à boutons dorés, avec l'épée sans dragonne, les élèves ayant en plus l'épaulette mêlée d'or et de soie bleue et un galon d'or « à leur chapeau à la matelotte ». Mais les volontaires, portant la peine de leur naissance moins haute ou de leur fortune moins grande, n'avaient droit, après six ans de navigation, qu'au titre de sous-lieutenant de vaisseau, grade créé en 1786, tandis que les élèves étaient nommés d'emblée lieutenants de vaisseau, sans traverser le grade nouveau.

Les ordonnances du maréchal de Castries permirent encore aux capitaines-marchands de devenir sous-lieutenants de vaisseau, « s'ils se distinguaient dans leur état » et si les Chambres de commerce attestaient par des certificats qu'ils méritaient « l'avantage d'être admis dans la marine royale ». Quant aux sous-officiers et officiers-mariniers, certains d'entre eux, comme les premiers-maîtres d'équipage et les premiers-maîtres pilotes entretenus, pouvaient obtenir aussi le brevet de sous-lieutenant de vaisseau à la suite d'actions remarquables ou de services éminents. Toutefois, leur brevet n'était qu'honoraire et ils n'en continuaient pas moins de remplir, tant à bord des navires que dans les ports, les fonctions de leur précédent état.

En créant le grade de sous-lieutenant de vaisseau

pour y recevoir les volontaires et les capitaines-marchands, le maréchal de Castries reconnut le droit d'entrée dans ce qu'on appelait « le Grand corps » à d'autres qu'aux nobles de vieille race ; il ouvrit délibérément, en un mot, une porte que ses prédécesseurs osaient à peine entre-bâiller, quand les circonstances les y contraignaient, et non sans s'excuser de la témérité grande. Grâce à lui le sous-lieutenant, même bourgeois, même roturier, faisait sans restriction partie intégrante du corps des officiers de vaisseau ; il portait le même uniforme que ses supérieurs, avec la seule différence des insignes du grade : habit bleu, culotte rouge, et non plus cette culotte bleue, à laquelle les officiers de fortune devaient jadis leur nom d'officiers bleus, par opposition avec les aristocrates du Grand corps qui, culottés d'écarlate, étaient dits officiers rouges. Le sous-lieutenant occupait un échelon de la hiérarchie unique, établie par le fait de la suppression des grades intermédiaires, dont les dénominations avaient aux yeux des titulaires le tort de rappeler leur provenance et leur origine [1].

Depuis 1786, il n'y avait donc plus dans la marine royale ces deux corps distincts du *grand* et du *petit État*, l'un menant aux grades suprêmes, aux honneurs et à la gloire, l'autre ne connaissant que les grades infimes, les positions secondaires. En posant en principe la disparition de cette double hiérarchie, le maré-

1. En 1783, le grand corps comptait 1317 officiers, tandis que les grades intermédiaires comptaient 188 officiers, savoir : 43 capitaines de brûlot, 135 lieutenants de frégate, 10 capitaines de flûte.

chal de Castries fit une concession évidente aux sentiments égalitaires qui se répandaient partout et se manifestaient déjà dans la marine.

C'est l'indice d'un grand changement dans les mœurs que l'accession régulière et normale des volontaires et des capitaines-marchands, fils de bourgeois, à l'un des grades de la marine royale.

CHAPITRE III

LE RECRUTEMENT DES ÉQUIPAGES

Le système de recrutement des équipages de la flotte était celui du *Classement* dont l'idée était venue en germe à l'esprit de Richelieu, mais dont le premier établissement remonte à Colbert [1], qui en fit faire l'essai en 1665.

Jusqu'alors, aucune réglementation n'avait fixé le mode de rassemblement des équipages des bâtiments de la marine royale. Pour avoir des marins, il fallait recourir à la fermeture des ports, expédient qui portait dans le langage courant du XVIIe siècle et des siècles précédents le nom de *presse*. Dès qu'il y avait, en vue d'une guerre, un armement un peu considérable, le gouvernement en avisait les amirautés des provinces mari-

1. On commet une erreur en appelant ainsi qu'on le fait communément notre *Inscription maritime* actuelle l'œuvre de Colbert. Dans le système des classes maritimes institué par Colbert, les gens de mer étaient *inscrits*, dans le système actuel ils le sont aussi : de là vient la confusion des mots employés pour désigner deux régimes fort différents, dont le dernier inauguré en partie par une ordonnance de 1784, a été consacré définitivement par la loi de brumaire an IV.

times. Interdiction formelle était faite alors aux navires marchands de sortir des ports jusqu'à ce que l'on eût trouvé le nombre des matelots nécessaires. Des racoleurs et des soldats de la maréchaussée parcouraient alors les quais, pénétraient dans les auberges, visitaient les voiliers au mouillage, fouillaient les faux ponts et les cales et saisissaient de vive force les individus valides pour les conduire aux intendants des ports. Grâce à ce procédé sans réplique les vaisseaux du roi trouvaient aisément équipage, mais les navires marchands risquaient de ne plus pouvoir appareiller faute de bras. Les expéditions commerciales se trouvaient arrêtées fatalement : or désarmer le commerce c'est tarir les sources où puise le fisc, et cette éventualité se produisait au moment même où le trésor avait besoin de plus grandes sommes d'argent. « Le commerce disait Colbert est la source de la finance qui est le nerf de la guerre[1]. »

Le souci du grand ministre de Louis XIV avait donc été de sauvegarder les intérêts du commerce maritime et d'assurer, en même temps, un recrutement à la marine de guerre. Dans ce but il avait été conduit à instituer le système du *Classement* dont le mécanisme était fort simple. Tous les hommes demeurant dans les villes, bourgs et paroisses des côtes étaient inscrits sur un registre commun, ou *rôle des gens de mer*, tenu par un *commissaire* spécial résidant en de certains *quartiers* sous la haute autorité des intendants de la ma-

1. Lettre de Colbert du 11 janvier 1666.

rine[1]. Les gens de mer étaient, suivant leur nombre en chaque province, partagés en trois, quatre ou cinq *classes*, chacune d'elles devant à tour de rôle une année de service sur trois, quatre ou cinq. Tandis qu'une classe était levée pour servir à l'État, les autres étaient libres de naviguer pour le compte du commerce. L'année de service comportait l'obligation de faire six mois d'embarquement; pendant les six autres mois, si aucun armement n'était prescrit, les marins de la classe appelée pouvaient se retirer dans leurs foyers où ils jouissaient de la moitié de leur solde, mais avec défense de s'engager pendant ce temps sur les navires marchands.

Les ordonnances sur la matière, affichées et publiées dans les communes, énuméraient les avantages que devaient procurer aux marins le passage dans la marine royale, ainsi que les sacrifices que l'Etat consentait à faire en leur faveur : paiement exact de leur solde et de leur demi-solde, bons vivres sur les vaisseaux, dispenses et exemptions des charges ordinaires, telles que logement des gens de guerre, corvées, tutelles, curatelles, taxes municipales, services du guet et de la garde[2]. Pendant la durée de leur service les matelots étaient encore exemptés de toutes poursuites en procès et différends civils, de toute con-

1. Depuis 1776, les commissaires des classes formaient un corps séparé des commissaires des ports et des arsenaux.

2. Le guet de la mer ou la garde-côte était imposé aux habitants dans une distance de deux lieues du rivage. Il formait une milice ayant ses cadres particuliers, depuis 1750 on avait exercé les miliciens au service du canon et l'ordonnance du 13 décembre 1778 avait organisé les canonniers gardes-côtes.

trainte en leurs personnes et biens. Enfin l'Etat devait pourvoir aux besoins des marins invalides et des veuves et enfants de ceux qui périraient sur les vaisseaux, tandis qu'au moyen d'une caisse spéciale, dénommée *Caisse des gens de mer*, il se chargeait de verser sans frais et sans difficultés aux familles des marins en campagne une partie de la solde de ces derniers.

En définitive Colbert avait conclu avec les habitants des pays maritimes une sorte de contrat synallagmatique : il leur concédait à perpétuité à titre de monopole et de privilège le droit de navigation et de pêche; il les exemptait en outre des charges féodales qui pesaient sur eux; il leur assurait quelques moyens d'existence en cas d'infirmité; mais, en retour de tous ces avantages, il exigeait qu'ils fussent toujours et durant toute leur vie à la disposition de l'Etat[1].

Tel était le régime des classes. On voit qu'il faisait peser sur les hommes des côtes une assez lourde sujétion. Il leur imposait à tous sans exception le service obligatoire, alors qu'on ne recrutait l'armée régulière que par enrôlements volontaires, et les troupes provinciales que par voie de tirage au sort; il rivait pour leur existence entière les matelots à l'Etat, allant même jusqu'à les contraindre de vouer leurs enfants au même métier et par suite au même sort. Dès l'âge de dix ans ceux-ci devaient être inscrits sur des registres spéciaux et si plus tard ils voulaient embrasser un autre métier « il était enjoint aux inspecteurs de faire compa-

1. De Crisenoy. *Le personnel de la marine sous Colbert et Seignelay*. (*Revue maritime*, 1864.)

raître les parents, de s'informer des raisons qui portaient leurs fils à changer de profession, et d'ordonner ensuite ce qu'ils jugeraient à propos ». La nécessité d'avoir pour le service de la flotte royale des hommes déjà rompus aux fatigues de la mer était-elle une raison suffisante d'enchaîner à tout jamais la liberté de ces individus? La raison d'Etat répondait oui, mais le pêcheur breton ou normand, le matelot provençal pensaient différemment et ils voyaient avec effroi leurs obligations envers l'Etat « cruellement illimitées ». Encore ne parlé-je point des ennuis de toutes sortes que causaient au matelot le retour périodique de son temps de service, l'obligation de quitter à époques fréquentes son foyer auquel il s'attachait de plus en plus en avançant en âge, la nécessité de rompre des engagements (qu'il ne retrouverait peut-être pas) avec des capitaines ou des armateurs. Le classement n'aurait paru supportable que si la population maritime eut été plus nombreuse et les guerres plus rares. De la sorte, les levées s'espaçant, chaque matelot aurait pu n'être appelé qu'à de longs intervalles, tandis qu'à chaque levée nécessitée par les guerres incessantes, les tours des classes de service n'étaient plus suivis et ne pouvaient plus l'être, toute la population ou à peu près se trouvait contrainte de marcher et le système qui aboutissait à un pareil désordre « produisait un mécontentement presque général et le découragement des gens de mer[1] ».

Ce découragement et ce mécontentement étaient

1. Mémoire de M. Pouget, intendant général, lu à l'assemblée nationale le 11 février 1790.

d'autant plus légitimes que l'Etat ne tenait pas ses engagements. La demi-solde qui était, aux yeux de Colbert, la clef de voûte du système, qui était la faible compensation offerte à la classe maintenue au service, la demi-solde n'était presque jamais payée pour cause de disette du trésor; mais par contre l'asservissement de la population des côtes augmentait tous les jours.

J'ai tort de dire population des côtes, car les côtes n'étaient plus les seules parties du royaume soumises aux classes. Pour accroître le nombre des inscrits, on avait étendu le classement aux habitants des villes et villages [1] situés sur les bords des rivières navigables et, par navigables, on entendait celles qui pouvaient porter des allèges. C'est ainsi que dans le bassin de la Loire, Tours, Orléans, Nevers étaient des sièges de quartiers maritimes, de même que Cahors, Montauban, Toulouse dans le bassin de la Garonne. Peu s'en fallut même que l'on ajoutât à la liste des gens de mer les riverains du Rhône et de la Saône [2]. Le quart de la France était ainsi appelé à fournir les matelots nécessaires et, dans le quart de la France, pesait sur les hommes la dure sujétion du classement.

Notez qu'il faut joindre à cette injustice du système lui-même de révoltantes vexations inhérentes à l'état

1. Lettre de l'intendant de Toulon du 30 décembre 1781 : « Ils ont les habitudes et la constitution analogues à celles des gens de mer. Ils sont domiciliés et ont l'esprit de famille sans lequel le matelot serait une espèce de brigand. » *Archives de la marine.* Toulon,

2. Il y avait environ 10.000 inscrits de rivière en 1789.

social du royaume [1], au despotisme des petits fonctionnaires locaux [2], à leur corruptibilité. Même au milieu des populations maritimes il y a des privilégiés. Les enfants de la bourgeoisie, ceux qu'on appelait les jeunes gens de famille, ne sont pas traités comme le vulgaire. « Pour éviter, dit un mémoire sur les classes, de 1750, que les jeunes gens bien nés et bien élevés se trouvassent confondus avec la multitude des matelots, on les inscrivait à part, sous le nom de matelots-pilotins et quand ils accomplissaient leur service à l'Etat, ils étaient volontaires ». ce qui les faisait vivre, comme on l'a vu au chapitre précédent, de la vie des gardes-marine. A vrai dire, cette inégalité de traitement ne choque guère la masse des gens de mer ; ces malheureux sont habitués à ne plus souffrir d'une infériorité de condition. Ils se montrent en revanche beaucoup plus sensibles aux abus criants qu'occasionne la trop facile moralité de la plupart des agents de la marine : « avec une jolie parente, douce et complaisante [3] », un marin est sûr d'être exempté de la levée prochaine. Plus souvent encore il arrive que certains commissaires des classes

1. Les seigneurs avaient l'habitude de se servir des gens classés pour leurs affaires personnelles. Les madragues. les bourdigues, les bacs appartenaient a de grands seigneurs. ce qui faisait que leurs fermiers regardaient comme gens a eux les matelots qu'ils prenaient pour ce service.

2. M. de Lavau de Guyon, inspecteur des classes en 1758, écrivait : « Il es notoire que les officiers municipaux affectent de seoir sur ces misérables toutes les charges et qu'ils font tous leurs efforts, par les rigueurs qu'ils exercent, sur eux pour les décourager et les rebuter dans leur état. La profession de marin est détestée. » En 1778, un autre inspecteur exprime son indignation des persécutions qu'avaient a subir les gens de mer et termine en affirmant qu'il n'existe en aucun pays de charges d'État plus lourdes que celles des classes.

3. *Essai sur la marine*, par le chevalier d'A... (1782).

ne se font aucun scrupule de rayer des listes de l'enrôlement les inscrits qui sont en mesure de payer une telle complaisance [1]; d'autres confondent pêle-mêle les tours de services et « commandent à contretemps, par caprice ou par vengeance, pour donner à ceux qu'ils protègent des préférences injustes, et ce despotisme est capable de rebuter les marins [2] ».

Les personnages les moins suspects d'animosité contre l'administration maritime, certains de ses membres même, portent sur le personnel des classes des jugements sévères. M. Charron, chargé à différentes reprises d'inspecter ce service, signale « les rigueurs, les exactions, les injustices exercées par les commissaires et autres officiers des quartiers, chez lesquels parfois l'avidité la plus basse, plus souvent la faiblesse, la paresse, l'ignorance des règles ont occasionné le désordre ». Il ajoute que ces fonctionnaires sont « tous d'un accès difficile : on ne trouve auprès d'eux qu'humeur et dureté. L'injustice n'est pas loin et le désintéressement ne marche pas toujours de pair avec la sévérité [3] ». Un autre inspecteur écrit de son côté « que les commissaires et syndics deviennent les fléaux de leurs quartiers ». Les correspondances, les mémoires, les ouvrages [4] qui traitent de la marine sous Louis XV

1. Chabaud-Arnault. *L'établissement naval de Colbert.* (*Revue maritime.*)

2. Valin. *Commentaire* de l'ordonnance de 1681, art. 1er, livre II, titre VII.

3. Cf. Brun. *Guerres maritimes*, t. I, p. 355.

4. Voir *Les Mirabeau* de M. de Loménie, ch. v. Le chevalier de Mirabeau, chargé d'une inspection des gardes-côtes en Normandie et en Bretagne en 1760, s'élève contre le despotisme des intendants et l'arbitraire de leurs procédés, « la Bretagne, dit-il, souffre de la tyrannie des classes ».

et sous Louis XVI sont unanimes à flétrir les procédés en usage dans l'administration des classes. L'auteur d'un livre de 1765, intitulé *le Matelot politique*, s'étend longuement sur les abus d'une organisation où « tout est vil et détestable ». Il demande pour les classes une forme nouvelle, avec une administration formée de gens « qui loin de la rendre odieuse au matelot, la lui feraient aimer et qui ne verraient dans leur emploi que le droit de protéger, d'encourager la profession des gens de mer, au lieu de l'avilir ». A son tour, en 1775, l'amiral d'Orvilliers s'élève contre « la cupidité des commissaires. Les matelots, dit-il, ont été si complètement abandonnés qu'on ne leur a pas même ménagé la ressource d'un chef auxquels ils puissent porter leurs plaintes. Leur sort dépend de gens qui n'ont aucun intérêt à s'en faire aimer ».

La conséquence inévitable de ce régime était d'éloigner les matelots du service de l'Etat. En 1758, l'inspecteur Charron le constatait : « On ne doit pas s'étonner, disait-il, si les matelots fuient ce service. Ceux qui sont classés s'en éloignent de toutes leurs forces, ceux qui voudraient s'y engager en sont écartés par les désagréments et les malheurs irréparables de la profession de marin. » Quelques années plus tard, Malouet, le futur député de Riom aux états généraux, intendant de la marine à Toulon depuis 1781, exprimait la même opinion : « Tout éloigne les gens de mer du service des vaisseaux du Roi »..... « Il n'est pas de moyens ni de ruses qu'ils n'emploient pour s'y soustraire, les uns préfèrent s'expatrier plutôt que d'obéir

aux ordres de levée, les autres allèguent des maladies, mendient, achètent des certificats d'invalidité ou se mutilent eux-mêmes volontairement pour ne pas être commandés [1]. » Que dans cette répugnance pour la marine royale il entrât parfois une certaine dose de poltronnerie, je n'y contredis pas. La masse de la nation n'était pas alors très belliqueuse en France [2], mais les gens de mer classés, qui fuyaient leur foyer au moment des levées pour s'engager dans l'armée de terre, n'étaient pas suspects de couardise. ils n'affichaient que leur horreur pour la flotte militaire. Or leur nombre était devenu si grand que l'on avait dû prendre contre eux des mesures sévères et, qu'assimilant à une désertion ce qui n'était, en fin de compte, qu'un changement de profession intempestif, les ordonnances prononçaient dans ce cas la peine des galères, en imposant à la famille des délinquants les frais de *garnison*.

Ces frais constituaient une amende très onéreuse. Un, deux, ou plusieurs soldats, dites *garnisaires*, étaient mis à la charge de la femme, mère ou fille du matelot « fuyard », jusqu'à ce qu'il eût rejoint le port pour y

1. Mémoire de Malouet à la Cour du 12 juillet 1785. Dans sa correspondance avec la Cour qui remplit 4 ou 5 volumes in-folio des archives de la marine à Toulon, Malouet emploie sans cesse le mot de servitude quand il parle de la condition des gens de mer.

2. Lettre du chevalier de Mirabeau à son frère : « Figure-toi que l'idée d'être déplacés de chez eux et envoyés à la guerre qui monta à la tête des gardes-côtes de Picardie en a fait mourir le cœur serré. Qui eût dit que le Français en viendrait là! » C'est la faute des intendants dont l'influence substituée à celle des hommes de guerre tend, suivant lui, à rendre la nation lâche. *Les Mirabeau*, par de Loménie.

accomplir son service [1]. Cela s'appelait subir la garnison, peine grave s'il en fût, car elle ne tendait à rien moins qu'à réduire les familles à la misère, sans préjudice des autres méfaits que les Brin-d'Amour, ou les Va-de-bon-Cœur, soldats volontiers entreprenants, pouvaient commettre à l'égard de femmes sans défense. Les inscrits s'exposaient pourtant à cette punition plutôt que de se soumettre aux ordres de levées. « Je voudrais bien, écrivait Malouet, pouvoir substituer des voies moins rigoureuses que la garnison, celle-là portant la ruine et la désolation dans les familles..... A mon dernier voyage à Marseille, j'ai été suivi dans les rues et assailli dans mon logement par une multitude de femmes éplorées, chez qui on avait envoyé des soldats en garnison. Je les fis retirer, mais il a fallu de nouveau recourir à cet expédient détesté [2]. » Je pourrais citer d'autres témoignages [3], je m'en tiens seulement à celui de Malouet. On ne peut récuser la compétence de cet intendant puisque le service des classes dans le département de Toulon relevait de lui ; c'était de plus un

1. Voici le tableau de la garnison fait en 1770 par un capitaine de vaisseau Pleville le Peley, qui devint ministre de la marine : « Un homme s'est expatrié, il ne peut donc paraitre. Garnison est envoyée chez lui, des soldats pillent mangent et boivent, vendent jusqu'aux lits de la maison sans égard pour les parents infirmes, pour une femme enceinte, pour des enfants éplorés. Goguette se fait du produit de ses tristes meubles au milieu du désespoir et de la désolation. »

2. Lettres à la cour, du 13 décembre 1781 et du 16 juin 1782.

3. En voici pourtant un, très caractéristique, extrait du rapport de M. Charron en 1778 : « L'impossibilité de pouvoir faire subsister une femme et des enfants et de subsister eux-mêmes lorsqu'ils se trouvent dans l'année de la classe de service et par conséquent retenus sans solde et sans qu'il leur soit permis de s'embarquer sur les navires marchands, tous ces motifs ont produit ce dégoût pour le service du roi, si universel et si généralement reconnu. »

homme à l'esprit pondéré, d'un grand sens et de beaucoup de cœur ; ses appréciations sont donc à retenir. Il déclare que l'enrôlement perpétuel et obligatoire est un moyen violent, précaire et dispendieux, qu'il faut y renoncer par humanité et par justice. Il veut une administration juste et secourable et il n'hésite pas à reconnaître que celle qui dirige les classes ne brille pas toujours par ces qualités [1]. Son opinion se trouve résumée dans cette phrase d'une de ses lettres au maréchal de Castries : « Il faut adopter sans restriction le plan des engagements volontaires, ce qui serait moins repoussant que la servitude éternelle des classes [2]. »

Comme on le devine aisément, les plaintes, les récriminations des inscrits étaient incessantes. Mais les juges restaient sourds à leurs doléances et les infortunés gens de mer, désespérant de pouvoir se faire rendre justice [3], étaient réduits à s'expatrier, à s'enfuir loin du clocher natal pour éviter l'odieux classement. Il arriva donc que peu à peu les côtes se dépeuplèrent. Si du temps de Seignelay il y avait eu 120.000 marins

1. Lettres de Malouet à la Cour, du 31 décembre 1781, du 16 juin 1782, du 4 juillet 1782. (*Archives de la marine.*)

2. Lettre de Malouet à la Cour, du 28 juillet 1782 (*Archives de la marine.*) Colbert lui-même, témoin des graves inconvénients du système des classes, inauguré par lui, avait eu à plusieurs reprises l'idée d'établir le recrutement par engagements volontaires. Lors de la guerre de Hollande de 1672, il n'avait pu former les équipages avec les inscrits, il avait dû laisser encore une fois recourir à la presse.

3. « On avait été frappé de l'inconvénient souvent éprouvé, d'être privé de tous les moyens d'examiner les faits allégués par les gens de mer qui se plaignaient d'oppression et de dispositions arbitraires. » *Mémoire*, déjà cité, de Pouget.

inscrits, leur nombre n'excéda pas 80.000 pendant l'époque la plus florissante de notre commerce maritime. c'est-à-dire de 1783 à 1789. Ainsi le classement si rigoureux dans son principe, si brutal dans son application avait encore l'inconvénient de ne pas satisfaire aux besoins pour lesquels il avait été institué ; il ne pouvait pas fournir à des armements nombreux et simultanés le nombre de matelots nécessaire.

Dans toutes les guerres navales du XVIIIe siècle la pénurie de marins a été si grande que, dès le début, on devait recourir à des étrangers pour compléter les effectifs [1]. Lors de la guerre d'Amérique, la marine n'a pu maintenir que pendant peu de temps à 71 vaisseaux et 55 frégates l'effectif de ses navires armés, contrainte faute de monde de se contenter de 63, 60 et même 55 vaisseaux pendant plusieurs années. Et quelles difficultés les intendants ont rencontrées pour rassembler ces équipages ! A Brest, en 1779, lors de l'armement de la seconde escadre de d'Orvilliers 4,040 hommes font défaut pour compléter les équipages et les vaisseaux ne peuvent appareiller. Force est d'en désarmer quelques-uns pour répartir sur les autres les matelots ainsi

1. En 1745, on promet une gratification de six livres à ceux qui seraient exacts à s'embarquer. Cela ne suffit pas à exciter l'émulation. Peu après les classes sont dans le dépérissement, on envoie un inspecteur, M. Charon, pour chercher le remède. En 1755, nouvelle pénurie de matelots, rendant impossible un armement à Toulon. En 1757, à Brest, pour armer l'escadre de M. de Conflans, on est obligé de faire marcher des piquets de soldats gardes-côtes de Bretagne et de Normandie. A Toulon, au même moment, on est dans le même embarras, on s'adresse au dehors, à Mahon, à Gênes, à Nice, à Monaco, à Venise, on embauche des matelots esclavons. Pendant toute la guerre de Sept ans, les quartiers sont épuisés. A la pénurie causée par la mauvaise administration, s'ajoute la pénurie causée par les pertes de la guerre, par la captivité d'un grand nombre de matelots.

débarqués [1]. A Toulon, en 1778, dès le début des hostilités les matelots manquent et c'est à grand'peine que l'on parvient à former les équipages des 13 vaisseaux qui arment sous les ordres de d'Estaing ; pour les armements qui suivent, la gêne est encore plus grande, les classes sont épuisées, les villes et villages des côtes n'ont plus d'hommes valides, en vain ordonne-t-on des levées générales, personne ne rallie le port, car il n'y a plus personne en état de servir. Les administrateurs, talonnés par le ministre que ces lenteurs impatientent, font recruter des matelots à Gênes, à Malte, à Nice, dans tous les pays méditerranéens. Quand ces étrangers manquent, on lève jusqu'à des laboureurs, des paysans, des vignerons qui n'ont jamais vu la mer. Alors, dans les campagnes gronde une sourde colère contre les fonctionnaires de la marine ; bientôt la révolte éclate et avec elle les émeutes, enfin certain jour le sang coule, les maisons des syndics sont incendiées !

En vérité, le besoin se faisait sentir d'une réglementation plus clémente à l'égard de l'homme de mer, d'une ordonnance qui l'affranchit de la servitude de son état. Ministre d'initiative et de progrès, le maréchal de Castries ne manqua pas de le comprendre ; dès son arrivée aux affaires, il se préoccupa de la condition des marins et il promulgua, le 30 octobre 1784, une ordonnance modificatrice des classes. Cette législation nou-

1. Lettre de d'Orvilliers au ministre, du 24 mai 1779. *Archives de la marine.* « J'ai l'honneur de vous expédier un courrier qui vous porte un affligeant tableau la situation des équipages de l'armée navale, vous y verrez qu'il lui manquait hier 4.040 hommes. »

velle n'a pas inauguré d'un seul coup le régime libéral qu'on pouvait souhaiter, mais inspirée comme dit son auteur « des vues de justice et de bienfaisance de Sa Majesté », elle a introduit un progrès énorme en déclarant que personne ne pourrait plus être astreint au service maritime, s'il n'exerçait librement et volontairement la navigation. De cela seul, elle mériterait d'être louée.

Les marins en effet ne durent plus être classés contre leur gré ni d'une manière irrévocable [1]. Tous ceux qui commençaient à naviguer ou à exercer des professions relatives à la marine, calfats, charpentiers, voiliers, pouliers, etc., étaient inscrits sur trois rôles, un pour les mousses et novices, un pour les pêcheurs et bateliers, le dernier pour les apprentis et ouvriers. A dix-huit ans tous les jeunes gens de ces trois catégories qui déclaraient vouloir continuer ces professions étaient classés; ceux qui déclaraient y renoncer étaient rayés des états. Enfin les marins inscrits avaient la faculté de se faire déclasser quand ils le désiraient, à condition d'en faire la demande un an à l'avance. Etaient d'ailleurs déclassés de droit les hommes âgés de soixante ans ou ceux qui, n'ayant pas cet âge, étaient reconnus hors de service ou admis aux pensions d'invalides. Il n'y eut plus de classes de service devant être appelées alternativement; on les remplaça par des levées individuelles où tous les

1. Déjà en 1728, un adoucissement avait été apporté à la rigueur du classement. Il avait été réglé que ceux qui voudraient renoncer entièrement à la profession de matelot, pourraient être retirés des classes « à la condition qu'ils eussent fait campagne sur les vaisseaux du roi, la dernière fois qu'ils se seraient trouvés dans le cas d'être commandés. » *Archives de la marine. Mémoires sur les classes*, 1730 (manuscrit).

gens de mer devaient marcher à tour de rôle lorsqu'ils étaient commandés pour le service du roi, avec cette particularité que les célibataires servaient un tiers de plus que les gens mariés. Les membres de la même famille n'étaient plus inscrits à la suite les uns des autres, afin de ne pas se voir exposés à marcher tous à la même levée. Tout homme de mer ayant trois fils classés se trouvait exempt des levées ; le principe de la substitution d'un homme par un autre était admis dans certaines conditions ; quant aux pères, ils avaient toujours le droit de se faire remplacer par leurs enfants, si ces derniers y consentaient librement. Enfin une nouvelle organisation des quartiers était établie. Ceux-ci au nombre de 71 relevaient de 30 arrondissements, répartis en 4 inspections. Les commissaires des classes et les syndics étaient maintenus, mais en même temps on créait de nouveaux fonctionnaires, dont les uns, dénommés chefs des classes, résidaient aux chefs-lieux d'arrondissement, dont les autres, appelés inspecteurs, demeuraient au chef-lieu d'inspection, tandis qu'au-dessus d'eux rayonnait, dans toute la France, un inspecteur général. Tout ce personnel se recrutait parmi les officiers de vaisseau en retraite, et ce n'était pas là la moindre réforme introduite dans l'antique système des classes, où jusqu'alors on n'avait jamais employé que des civils. Le commissaire restait subordonné à l'intendant pour la comptabilité et tout ce qui était relatif à la marine marchande ; tandis que l'officier militaire chef des classes, relevant de l'inspecteur, s'occupait du classement, des levées et des revues.

Ces dernières dispositions, qui partageaient l'autorité jusqu'ici dévolue aux seuls commissaires des classes et en confiaient une partie à des officiers de la marine retraités, avaient été dictées par le souci d'assurer plus de liberté aux gens de mer. Les auteurs du nouveau règlement avaient, en effet, « cru devoir compter sur l'inspection mutuelle de deux personnes d'état différent et, bien plus encore, sur la confiance que les matelots ont d'ordinaire dans les officiers avec qui ils ont servi et qui ont partagé leurs fatigues et leurs dangers. La qualité d'homme de mer qui est commune à l'officier et au matelot les lie ; de là un attachement mutuel et un empressement à s'obliger [1] ». L'intention « d'établir des règles plus douces que tout ce qui avait été suivi jusqu'alors » était si manifeste que tout le monde dut louer l'esprit de justice qui avait animé les collaborateurs du maréchal de Castries [2]. « Je crois d'abord, écrivait Malouet au ministre, que les gens de mer et la nation même vous doivent des remerciements d'avoir amélioré le sort des hommes classés. » Il restait à espérer qu'une main ferme veillât à la stricte observance d'un règlement si heureusement inspiré. Or, il y avait à redouter que les commissaires ne missent peu de zèle à exécuter une ordonnance qui, leur enlevant la haute main sur le service des classes, les dépouillait d'une partie de leurs prérogatives. Ils ne

1. *Mémoire* de l'intendant Pouget au comité de marine de l'Assemblée nationale de 1790.

2. Les auteurs de l'ordonnance étaient M. de la Touche, capitaine de vaisseau, le marquis de Verdun de la Crenne, le baron de Bavre, officiers de marine, et M. Pouget, intendant.

pouvaient se dissimuler que le régime nouveau était institué contre eux et ils en concevaient quelque dépit. L'intendant de Toulon résuma les griefs des administrateurs dans une lettre qu'il n'est pas sans intérêt de citer : « Je ne vous dissimule pas, écrivait-il, le 9 janvier 1785, la consternation et l'inquiétude des commissaires aux classes. Il est naturel à tout homme en place, grande ou petite, de perdre avec peine une partie de ses fonctions, de ses prérogatives et de s'affliger de voir augmenter sa dépendance. Il est encore plus raisonnable de s'affecter, dans un tel changement de l'opinion, du jugement qui le motive, savoir qu'on faisait mal, qu'on était auteur ou complice d'un mal. Ce sentiment, Monseigneur, appartient essentiellement à l'homme honnête et est indépendant de l'autorité à laquelle il se soumet. » Que les anciens administrateurs fussent vexés de l'amoindrissement de leurs attributions, il n'y avait là que demi-mal. Mais des inconvénients plus graves diminuaient la valeur de la nouvelle organisation : elle multipliait les emplois et par là augmentait les dépenses; enfin elle mettait en contact dans un même service deux catégories d'officiers, les officiers de vaisseau et ceux d'administration dont l'antagonisme traditionnel, la rivalité très vive ne pouvaient que nuire à la bonne marche du service. C'était là la partie faible du système; heureusement elle se trouvait compensée par de sérieux avantages et l'intendant général Pouget put affirmer en 1790 devant l'Assemblée nationale que « l'établissement des officiers militaires dans les classes avait

produit tous les heureux effets qu'on en attendait. »

On sait déjà que sur les vaisseaux du roi, à côté des marins, se trouvaient des canonniers-matelots pour le service de l'artillerie. Ce corps était de création récente; en 1786, il remplaça des compagnies de bombardiers qui, à bord, servaient les pièces de canons. Son recrutement était pareil à celui des régiments de l'armée. Au jour voulu un certain nombre d'officiers, de bas-officiers et de soldats étaient « détachés en recrue ». Revètus de leur uniforme, ils arrivaient dans les villes signalées comme propices aux enrôlements et demandaient à l'autorité locale la permission de battre la caisse sur la place publique. Le beau parleur de la troupe faisait un boniment où il vantait en un langage imagé, les privilèges du corps d'élite de la marine et l'honneur qu'on ressentait à y servir. N'étaient admis pour recrues que les hommes sains et robustes, de cinq pieds deux pouces au moins, ayant de seize à quarante ans « et d'une volonté décidée pour le service »; les gens « suspects flétris par la justice ou soupçonnés de crimes » se voyaient refusés. La durée des engagements était de huit ans. Aussitôt l'engagement signé « volontairement, sans supercherie ni contrainte », il était versé 30 livres « de pourboire » à l'homme de recrue, sans préjudice de 70 livres « d'engagement » qu'il recevait plus tard à son arrivée au service. Quant au recruteur il touchait pour frais de gratification la somme de 20 livres par engagement. C'est donc 120 livres[1] que coûtait à l'Etat

1. Dans l'armée le prix de l'engagement était de 92 livres seulement (Albert Duruy).

chaque canonnier-matelot; en outre, fallait-il lui donner, à lui comme à ceux chargés de sa conduite, 12 sous par jour de route pour rejoindre le corps.

Tout se passait-il dans les règles voulues lors de la signature de l'engagement? Il serait téméraire de l'affirmer. N'y avait-il ni supercherie, ni contrainte de la part des recruteurs, ne leur arrivait-il point de griser les recrues pour obtenir leur consentement, n'acceptaient-ils jamais des hommes ayant eu quelques démêlées avec la police? Bien hardi serait-on de le prétendre. Cela se produisait pour les enrôlements de l'armée de terre, cela devait se produire pour les canonniers-matelots. Mais j'avoue ne pas avoir pour ce mode de recrutement « cette haine vigoureuse » qu'ont montrée certains écrivains[1]; je déplore les transactions déshonnêtes qu'il engendrait, je ne lui en veux pas d'avoir fait entrer dans les rangs de la marine quelques gens sans domicile ou d'un passé qui n'était point irréprochable. Ces mauvais sujets formaient, après tout, l'exception et il n'est d'ailleurs pas prouvé qu'à l'occasion ils se soient montrés moins courageux, moins décidés ou moins adroits pointeurs que tels canonniers d'une existence plus correcte. C'était affaire à la discipline de réprimer leurs incartades et de venir à bout de leur insubordination.

Tels étaient, à la veille de la Révolution, les modes de recrutement en vigueur dans la marine royale. Les canonniers-matelots s'enrôlent par engagements volon-

1. M. Taine, par exemple, dans l'*Ancien régime*, p. 511-512.

taires. Les matelots proprement dits sont soumis à un régime qu'une récente ordonnance vient de rendre moins oppressif. D'obligatoire et perpétuel qu'il était pour tous les riverains de la mer et de certains fleuves, le classement a été rendu facultatif et temporaire pour ces mêmes habitants. De plus, au-dessus des commissaires des classes et des syndics, fonctionnaires détestés, l'ordonnance nouvelle a placé des officiers de vaisseau, pour contrôler leurs actes et réprimer leurs abus de pouvoir : modifications nécessaires pour mettre fin à la dure servitude qui étreignait les gens de mer depuis un siècle.

CHAPITRE IV

FORMATION, RÉPARTITION, DISPONIBILITÉ DES FORCES NAVALES

Jusqu'au XVIIIe siècle, les flottes militaires n'étaient mises en action qu'à l'occasion des guerres, et les guerres elles-mêmes subissaient de périodiques intermittences. La crainte générale des gros temps de la mauvaise saison, l'insuffisance des approvisionnements embarqués, la nécessité de carèner souvent les navires avaient fait naître la coutume de n'avoir d'escadres armées que pendant l'été. Les belligérants adoptaient tacitement une trêve pendant l'hiver.

Colbert avait pourtant senti le besoin d'avoir une marine armée en tout temps. L'idée de la permanence des forces navales s'était associée, dans sa pensée, au mode de recrutement par engagements volontaires à long terme, qu'il avait rêvé d'établir. En 1669, il avait proposé de créer un corps fixe de marins[1]; en 1671, il

1. Ce corps devait être caserné dans les ports et composé de 6.000 soldats, répartis entre deux régiments, non compris, 1.000, 1.200 et jusqu'à 2.000 canonniers.

avait songé à armer 20 vaisseaux « que le roi voulait toujours conserver » ; en 1674, il avait insisté de nouveau sur l'utilité d'avoir, en temps de paix, 12 à 15 vaisseaux[1]; mais l'opposition de Letellier et de Louvois empêcha ces projets d'aboutir.

Il faut d'autant plus le regretter que l'Angleterre, qui, depuis le règne d'Élisabeth, avait admis en principe le système d'une force navale toujours armée, nous avait donné un exemple bon à suivre. Que d'embarras, que de malheurs et que d'humiliations nous eussions évités en nous y conformant sans hésitation!

Au XVIIIe siècle, avec les progrès de l'esprit humain, toutes les sciences, et en particulier les sciences nautiques, s'étaient transformées. Les constructeurs, plus instruits et plus habiles, lançaient sur les mers des bâtiments plus parfaits, si bien que les marins, devenus confiants et hardis, ne se voyaient plus confinés dans le port par l'approche de la mauvaise saison. Par une conséquence inévitable, les changements accomplis dans l'architecture navale rendaient plus délicates les manœuvres des vaisseaux, tandis que les armes nouvelles, par leurs perfectionnements incessants, exigeaient un personnel mieux exercé. Il apparut donc, peu à peu, comme une nécessité d'étendre l'instruction technique des équipages destinés à monter les

1. Colbert avait écrit aux intendants en 1764 : « Le roi voudrait avoir en temps de paix, 12 à 15 vaisseaux. Il pense que chaque intendant pourra entretenir en service, en paix comme en guerre, 2.000 matelots pendant toute l'année. Néanmoins Sa Majesté donne pouvoir d'entretenir aussi le nombre de 1000 matelots pendant six mois d'hiver en leur donnant un écu par mois, ce qui montera à 18.000 livres. Il faudra voir aussi à entretenir à Rochefort 1.500 à 2 000 matelots. »

vaisseaux du roi, en même temps qu'il sembla indispensable de leur inculquer l'esprit militaire.

Sous cette double préoccupation, Maurepas avait ordonné, en 1733, l'armement d'une escadre de 9 vaisseaux et 4 frégates, devant à la fois protéger le commerce et exercer les équipages et les officiers[1]. Ses successeurs reconnurent comme lui la nécessité d'armer chaque année, pendant quelques mois, une escadre d'instruction ; mais les insuffisants crédits dont ils disposaient ne leur permirent pas toujours de réaliser leur désir. La détresse du trésor n'était pas d'ailleurs le seul obstacle à la bonne volonté des ministres. Les traités désavantageux, signés à la suite de nos revers, arrêtaient les chefs de la marine dans leurs velléités de rénovation du corps : le traité de 1763, qui établissait un commissaire anglais à Dunkerque, limitait aussi le nombre des vaisseaux que nous pouvions armer en temps de paix, et ce nombre « à peine suffisant pour le service et la garde de nos colonies dans les deux Indes, l'était encore moins pour le but si utile de former de jeunes officiers à la mer[2] ». Pour parer à cet inconvénient sans exciter l'inquiétude jalouse de l'Angleterre, le ministre devait prétexter tantôt l'envoi d'un ambassadeur à Constantinople, tantôt la répression des

1. En 1744, Maurepas proposait dans un mémoire à ses collègues d'affecter chaque année une somme de 2.250.000 livres pour armer le quart des vaisseaux en vue d'exercer le personnel.

2. *Mémoires du duc des Cars*, t. I, p. 23. Choiseul a protesté contre l'assertion que dans le traité de 1763, il avait consenti à ne pas armer plus d'un certain nombre de vaisseaux chaque année. Cette assertion était fort répandue. Beaumarchais s'en fit plus tard l'écho dans un mémoire célèbre. Les armements très restreints auxquels on se résignait, pouvaient en tout cas donner créance à ce bruit.

pirates salétins ou tunisiens[1]. Après la guerre d'Amérique, nous avions plus de liberté d'allures, nous nous sentions plus forts, nous pouvions faire fi des visées dominatrices de notre ennemi séculaire; aussi, l'armement d'une escadre d'évolutions devint-elle une pratique à peu près annuelle, et l'on n'eut plus à en masquer le but sous le couvert de quelque chasse des pirates. En 1785, le maréchal de Castries, rassemblant des navires sous le commandement du chef d'escadre d'Albert de Rions, lui indiqua nettement le but à atteindre : « S'il est nécessaire, pour remplir de plus grands objets, de mettre en mer une armée navale considérable, il est des avantages énormes qu'une escadre légère peut procurer, qui sont importants à acquérir et qu'il n'est pas permis de négliger. Tels sont l'ordre, la discipline et une division nouvelle dans les équipages ainsi que dans le service des vaisseaux. Ces parties essentielles ne pourront être arrêtées définitivement qu'après que l'expérience en aura éclairé les détails. C'est dans cette vue que le roi a fait dresser un règlement qui embrasse toutes ces parties et qu'il se propose d'en ordonner l'essai dans l'escadre dont il vous destine le commandement. » Cette escadre comptait 1 vaisseau de 74 canons, 2 frégates de 26, 6 corvettes et 3 cotres : ce n'était pas une force insignifiante. L'escadre formée en 1788 était plus nombreuse encore; elle comprenait 18 navires montés par 3.418 hommes

1. La phrase citée plus haut et qui est tirée des *Mémoires* du duc des Cars, s'applique à une expédition contre les Salétins, confiée par Choiseul à Duchaffaut, en 1767.

dont 200 officiers. Mais tous ces armements n'avaient qu'une durée de quelques mois. Réunis en juin, les navires se séparaient vers la fin d'octobre. En 1789, aucune escadre ne fut armée et le budget préparé pour 1790 contenait cette déclaration : « On n'aura point cette année d'escadre d'évolutions, dont l'entretien pendant quatre à cinq mois occasionne une dépense de 1.500.000 livres. »

Ces escadres de courte durée n'atténuèrent d'ailleurs qu'en partie les défauts de l'organisation maritime. Très utiles pour l'entraînement et l'éducation du personnel, elles laissaient les états-majors et les équipages dispersés après chaque désarmement. Les officiers n'avaient même pas le service des ports pour s'entretenir la main, puisqu'un corps spécial d'officiers assurait ce service : ils restaient presque en dehors de la marine dès qu'ils n'étaient plus embarqués, et le peu d'esprit militaire, qu'ils avaient pu acquérir à bord, courait grand risque de se perdre. Pour éviter ces inconvénients, le ministre de Boynes avait cherché, en 1772, « à donner aux officiers de marine une occupation qui maintînt parmi eux une exacte discipline pendant le temps qu'ils étaient à terre, et à leur procurer l'avantage précieux de dresser eux-mêmes les troupes avec lesquelles ils devaient combattre ». Il avait donc partagé la marine en 8 régiments à 2 bataillons et chaque bataillon en 18 compagnies de bombardiers, de canonniers et de fusiliers [1]. En même temps, il avait affecté à

1. Ordonnance de 1772.

chacun de ces régiments un certain nombre de vaisseaux et autres bâtiments, « afin que tous les officiers de marine appelés à concourir à la conservation des instruments de leur gloire, puissent veiller à l'entretien et aux réparations des vaisseaux confiés à leurs soins et trouver, même dans le repos, les moyens de donner à Sa Majesté des preuves de leur zèle ». Grand fut l'étonnement et presque le scandale devant ces dénominations, empruntées par la nouvelle ordonnance au vocabulaire des armées. On vit une étrange subversion de principes là où il n'y avait qu'une confusion de mots. L'ordonnance devait mourir de cet emploi d'appellations inusitées jusque-là dans la marine. L'œuvre de M. de Boynes témoignait pourtant d'une pensée heureuse, celle de grouper en unités sinon tactiques, du moins administratives, les officiers, les troupes de marine et les marins, de donner par suite au personnel de la flotte, pendant les époques de paix, une cohésion nécessaire. C'était en outre un moyen de maîtriser la puissance d'un corps qui trouvait dans son unité une force assez grande pour se croire « redoutable, même à l'autorité qui le régissait [1] ». Mais loin d'essayer le perfectionnement d'un système qui péchait, à la vérité, par quelques erreurs et quelques maladresses [2], on affecta de trouver ridicule la classification en régi-

1. *Essai sur la marine*, par le chevalier de ***, 1782.

2. Les colonels des régiments, du rang de chefs d'escadre, eurent prise et charge des bâtiments stationnés dans les ports, ce qui avait le tort de diminuer les attributions des commandants de la marine. Les capitaines de vaisseau qui avaient rang de colonels, se trouvaient à la tête de compagnies qui ne comptaient que 79 hommes.

ments et en bataillons, et quand de Boynes tomba du ministère, en 1774, son organisation disparut avec lui : une fois de plus, en ce pays, le mot avait tué la chose [1].

Quelques années plus tard, le maréchal de Castries jugea de nouveau indispensable d'établir une répartition du personnel et des forces navales en des fractions déterminées. Une ordonnance du 1er janvier 1786 divisa la marine en neuf escadres permanentes. Cinq de celles-ci étaient entretenues au port de Brest, deux à Toulon, les deux autres à Rochefort; chacune d'elles se partageait à son tour en trois divisions. Tous les vaisseaux, frégates et corvettes étaient répartis en nombre égal entre ces neuf escadres, mais les flûtes, gabares ou autres navires de charge restaient attachés aux différents ports suivant les besoins du service. De la sorte chaque escadre comprenait 21 vaisseaux, frégates ou corvettes, sauf les deux escadres de Toulon qui comptaient 27 bâtiments [2]. Toutefois ne faudrait-il pas prendre ici le mot escadre dans le sens de force militaire organisée, que nous lui donnons actuellement. Les escadres instituées par l'ordonnance de 1786 étaient des groupements de matériel et de personnel nécessités par le besoin d'introduire de l'ordre, de l'har-

1. On a prétendu aussi que le ministre de Boynes avait résolu de cantonner les régiments dans les villes de l'intérieur et de donner aux officiers d'administration le service et même le commandement des vaisseaux. On ne voit trace nulle part de ces excentricités. Ces assertions de l'auteur des *Observations sur les ordonnances de la marine*, parues en 1789, sont une invention ridicule.

2. Savoir : à Toulon, un vaisseau à trois ponts, un de 80 canons, sept de 74 canons, neuf frégates, neuf corvettes et dans les autres ports : huit vaisseaux, sept frégates, quatre corvettes, deux lougres ou galiotes à bombes.

monie et de la discipline dans un service très étendu. Elles avaient à leur tête un officier général du rang de chef d'escadre, avec un état-major pour l'assister; les divisions étaient commandées par un capitaine de vaisseau; chaque officier était nominativement attaché à l'une des escadres: les canonniers-matelots et les marins levés servaient dans les mêmes conditions sur telle ou telle escadre; enfin le commandant de la marine dans le port, assisté du major général de la marine, avait la haute main sur les diverses escadres entretenues près de lui. Mais, je le répète, toute cette organisation ne faisait des escadres que des sortes de « dépôts », des unités administratives où la discipline s'exerçait plus sûrement, où l'instruction des officiers et des marins se poursuivait avec plus de méthode, où l'on trouvait plus commodément les éléments nécessaires à la formation des équipages pour les armements prescrits.

Si l'on voulait définir, par une expression moderne, l'ensemble des neuf escadres placées depuis 1786 sous la haute autorité des commandants des trois ports de guerre, on serait tenté de dire qu'elles représentaient une flotte de réserve, pourvue de ses officiers, avec un noyau d'équipage facilitant l'armement général au cas où les circonstances l'exigeraient.

Outre cette flotte tenue en réserve et stationnaire dans les ports, la marine royale comptait un certain nombre de navires actifs naviguant au loin. Le roi avait arrêté, à la fin de la dernière guerre, qu'il y aurait des stations fixes dans tous les pays d'outre-mer où les Anglais en

entretiendraient[1]. En 1789, nos stations lointaines étaient fortes de 27 navires. Des 17 frégates ou gabares qui étaient, l'année précédente, en station dans les mers d'Asie, 11 avaient été rappelées; il n'en restait donc plus que 6 dans ces parages. La guerre entre les empires d'Allemagne, de Russie et de Turquie contraignait à conserver dans le Levant une division de 4 navires, dont 1 frégate et 3 corvettes. L'obligation de garantir les colonies d'Amérique contre le commerce « interlope » faisait conserver dans ces mers 14 bâtiments. Enfin la station d'Afrique était composée de 1 frégate et de 2 corvettes. A ces 27 navires ajoutons 3 corvettes armées dans les trois ports pour l'instruction des élèves, 6 gabares faisant le service des transports sur les côtes de France et nous aurons le total des forces navales employées activement. En résumé, sur les 228 navires à flot dont se composait la puissance maritime du royaume, 36 étaient armés[2] et 192 en réserve dans les ports.

Les équipages de ces 36 navires se montaient à 4.174 hommes. Or, le nombre des inscrits étant de 80.000 environ, on voit quelle minime proportion de matelots l'Etat avait à sa charge. Si l'on réunit à ces quelques milliers de marins, les 6.000 canonniers-matelots casernés dans les ports et les 1.975 officiers de vaisseau portés sur les contrôles, on obtient ainsi la totalité du personnel militaire entretenu par la marine pendant l'année 1789.

1. Lettre du maréchal de Castries à Toulon, du 6 mai 1785.

2. L'armement des 36 navires en question nécessitait une dépense de 4.873.776 livres.

Les contemporains critiquaient la faiblesse des effectifs présents. L'un d'eux, le chevalier de la Serre, qui avait servi lors de la guerre d'Amérique, se plaignait « qu'on ne retînt pas constamment au service du roi un nombre de marins soldés, de toutes classes, équivalent au cinquième des équipages des vaisseaux composant l'armée navale[1] ». D'autres prévoyaient les inconvénients d'une organisation qui « faisait de la marine une armée sans troupes ». Tous, en constatant le profit à retirer des escadres d'évolutions armées accidentellement, s'accordaient à reconnaître que leurs avantages ne sauraient être mis en balance avec ceux que procurent les forces permanentes.

A défaut de cette escadre permanente, les ports étaient-ils du moins en état d'armer une flotte avec rapidité le jour où les circonstances l'exigeaient ? en un mot, la disponibilité de la marine était-elle satisfaisante ? C'est ce qui reste à examiner. Au point de vue du personnel, tout est merveilleusement combiné dans les règlements de 1765 et dans ceux de 1786 pour opérer l'armement de la flotte dans des conditions d'ordre parfait. Deux effectifs, l'un sur pied de paix, l'autre sur pied de guerre, sont prévus pour chaque type de navire : 1.119 officiers, marins ou soldats montent le vaisseau à trois ponts de 118 canons armé en guerre et 782 le montent quand il est armé en paix ; le vaisseau de 80 pièces porte aussi, suivant le cas, 856 hommes ou 596 et la frégate de 36 canons varie de

1. *Essais sur la marine de France*, de 1661 à 1789, p. 293-294.

325 à 232 hommes[1]. La répartition des matelots en spécialités et professions est faite à l'avance dans des tableaux d'une clarté absolue, faisant mention des soldes diverses, donnant même l'indication exacte du poste assigné à chaque officier et du nombre de marins que l'on doit mettre au service de l'artillerie, à celui des poudres, à celui des blessés. L'ordonnance constitutive a dressé tous les *rôles* pour le combat et pour les diverses manœuvres du bord. A leur lecture celui qui connaît l'organisation de notre marine à l'heure présente (c'est-à-dire un siècle après les ordonnances du maréchal de Castries), celui qui sait comment sont menés nos navires actuels peut aisément se convaincre qu'aucune amélioration n'a été réalisée sur le point particulier de la formation des équipages. Nos règlements ne sont ni plus précis, ni plus complets, ni plus prévoyants. Il est intéressant de noter le soin avec lequel toute était préparé, il y a cent ans, en vue de l'utilisation rapide du vaisseau de guerre, dès que les hommes se présentaient pour embarquer.

Mais du moins se présentaient-ils ? Répondaient-ils à l'appel à l'heure voulue ? Là est le nœud de la question, car la difficulté d'avoir du monde sous la main peut réduire à néant les plus sages prescriptions des ordonnances. En parlant de la difficulté de réunir les gens de mer, je ne songe pas seulement aux embarras que causaient aux commissaires des quartiers l'insu-

1. Les équipages se composaient ainsi : quatre septièmes de marins, trois septièmes de soldats de l'armée de terre, de mousses, de surnuméraires, de domestiques.

bordination de leurs inscrits et leur répugnance à venir au service du roi, je fais aussi allusion à l'éloignement d'une grande partie des marins au moment où l'on avait besoin d'eux. Tel matelot, qui naviguait au Brésil ou à Terre-Neuve, ne pouvait revenir à son quartier qu'après trente ou quarante jours de traversée, tel autre, qui naviguait plus loin encore, avait de la peine à rallier les rives de France avant soixante ou soixante-dix jours. Tous ces retards, qui étaient inévitables, entravaient naturellement la disponibilité de la flotte, ce que de nos jours nous appellerions la mobilisation. Un officier de l'ancienne marine royale, le futur amiral de Missiessy, estimait en 1788 que le personnel des équipages ne pouvait être rassemblé que dans les proportions et aux époques suivantes : 12.000 hommes environ au moment de la déclaration de guerre, 40.000 hommes trente-cinq jours après, et 70.000 hommes soixante-cinq jours plus tard [1].

Si la pénurie du personnel obligeait à espacer les armements, l'état du matériel contraignait aussi à agir de même. Non pas que les magasins fussent dépourvus du nécessaire ; sous ce rapport, au contraire, les arsenaux étaient en mesure de satisfaire aux exigences les plus pressantes [2], tant il avait été déployé d'activité dans les ports depuis la paix de 1783, tant l'administra-

1. *Aperçu sur la marine*, par l'amiral de Missiessy, p. 6 et 7.

2. En 1785, quatre navires prirent armement à Toulon le 17 mai et appareillèrent pour Brest le 23 juin. En 1786, les frégates destinées à l'escadre d'évolutions, entrèrent en armement à Toulon le 1er mai pour être rendues à Brest le 15 juin. Ces délais n'ont rien d'excessif; de nos jours ils seraient sûrement atteints.

tion, instruite par de cruelles expériences, se gardait d'imiter les étonnants procédés de certains ministres de Louis XV qui avaient tout désorganisé en réduisant les approvisionnements à un minimum dérisoire[1]. Mais la question des approvisionnements est subordonnée au chiffre des navires susceptibles d'être armés, c'est donc ce chiffre qu'il faut connaître pour se faire une idée de la disponibilité réelle d'une flotte. On admettait alors que, pour une guerre, il n'y avait à compter que sur les bâtiments ayant moins de quatre ans de construction ou de refonte, ceux-là seuls étant assez solides pour offrir une résistance convenable aux blessures des boulets, aux avaries des abordages. D'après cette donnée, on fixait, en 1789, à 30 vaisseaux, 20 frégates et 20 corvettes, la flotte immédiatement prête, c'est-à-dire pouvant quitter le port quarante jours après l'ouverture de l'armement; 30 autres bâtiments auraient suivi à quarante-cinq jours de distance ; le reste ne serait venu que quatre-vingt-dix jours plus tard. C'était là un progrès réel sur les pratiques admises au moment de la guerre d'Amérique, où il fallut trois mois au port de Brest pour mettre en état les premiers vaisseaux désignés, lenteur qui coûta cher à notre amour-propre, en nous infligeant la honte de la capture de trois navires de guerre en vue même de nos côtes[2].

1. Cf. le rapport de Malouet à l'Assemblée nationale sur les dépenses de la marine. « Tous les magasins, à l'exception de ceux de l'artillerie, sont approvisionnés pour une campagne. »

2. Le 12 juin 1778, la flotte britannique était déjà sortie de ses ports, la nôtre était loin d'être prête puisqu'elle ne put franchir le goulet de Brest que le 8 juillet. Il arriva donc que dans cet intervalle les Anglais rencontrèrent la petite

Au surplus, il est bon de le remarquer, ce n'est pas la rapidité absolue des armements qui importe, c'est leur rapidité relative, c'est l'avance que l'on prend sur son adversaire. Or sur ce point, nous pouvions primer les Anglais ; on en eut la preuve en 1787, lors de l'invasion de la Hollande. Des armements importants se firent dans nos ports, en vue d'une guerre maritime imminente. Les ressources étaient si habilement préparées et l'ardeur à les mettre en œuvre fut telle que l'Angleterre se vit devancée dans ses préparatifs. Si le gouvernement de Louis XVI (montrant en cette circonstance plus de fermeté et de dignité) eût déclaré la guerre, nous étions en mesure de porter sur mer les premiers coups à nos ennemis.

division, croisant dans la Manche dont il a été parlé plus haut ; celle-ci était composée des frégates *Licorne* et *Belle-Poule*, de la corvette *Hirondelle*, du lougre *Coureur*. Le *Coureur* se rendit après un beau combat, la *Licorne* fut prise, quant à la *Belle-Poule*, elle ne dut son salut qu'à sa fuite après une lutte héroïque de cinq heures, où son commandant, la Clochetterie, s'était couvert de gloire.

CHAPITRE V

LE COMMANDEMENT

Les belles escadres assemblées lors de la guerre de l'Indépendance américaine, les hauts faits qu'elles accomplirent, avaient infligé un éclatant démenti aux écrivains qui, s'inspirant de Voltaire, prétendaient que les Français « ne réussiraient jamais sur mer [1] ». Au lendemain de désastres maritimes sans pareils dans notre histoire, peu d'années après un anéantissement presque complet, une marine imposante sortit de nos ports et fit flotter glorieusement sur les mers le drapeau de la vieille monarchie française. « Pour cela qu'a-t-il fallu ? a dit M. Thiers [2]. Il a fallu un ministre, le duc de Choiseul, et après lui un roi, un roi malheureusement mal récompensé. » Une pensée dirigeante, une volonté tenace qui s'en inspire, suffisent donc à créer une ma-

1. « Les Anglais eurent sur mer la supériorité sur les Français dans tous les temps. Quelle en est la raison ? N'est-ce pas que les Anglais ont besoin de la mer dont les Français peuvent se passer et que des nations réussissent toujours dans les choses qui leur sont absolument nécessaires. » *Siècle de Louis XV.*

2. Discours à la Chambre des députés, du 15 avril 1846, sur le budget de la marine.

rine et la création marche à pas de géants si cette volonté poursuit son œuvre pendant le cours d'une période de paix. La recette est simple, elle est à la portée de tous les gouvernements, elle est de tous les temps, aussi pratique à suivre au XIXe qu'au XVIIIe siècle : nos voisins d'au delà des Alpes nous en ont fourni dans ces vingt dernières années une preuve non équivoque..... « Ce qui me frappe, ajoutait M. Thiers, quand j'étudie l'histoire navale de mon pays, c'est que toutes les fois qu'il y a eu un gouvernement qui l'a voulu sérieusement avec suite, avec énergie, il y a eu une marine. » Le gouvernement de la France a montré, dans les dernières années de Louis XV et dans les premières de Louis XVI, cette volonté sérieuse, suivie, énergique et, grâce à elle, nous avons eu cette marine de la guerre d'Amérique qui, à défaut de la domination des mers nous a assuré le respect de notre pavillon sur l'Océan.

Il serait injuste de ne pas reconnaître le rôle de Louis XVI dans l'œuvre de réorganisation de la flotte. Son action a été réelle et il a mérité une part de l'honneur qui revient à son règne pour cette rénovation. Il avait puisé le goût de la marine dans les leçons du constructeur de navires, Nicolas Ozanne, qui avait refusé en Hollande les offres les plus séduisantes pour revenir en France faire l'éducation maritime du dauphin. Ozanne avait même construit devant ce prince les chaloupes et gondoles du parc de Versailles, afin de l'initier aux éléments de l'architecture navale. Devenu roi, le petit-fils de Louis XV avait conservé du pen-

chant pour tout ce qui tenait aux choses de la marine : il participait de ses deniers à certaines affaires de commerce maritime et l'on raconte qu'il avait projeté de faire à son propre compte les frais d'une expédition pour la pêche de la baleine. Tout ce qui avait trait aux progrès de la navigation et aux découvertes de la géographie l'intéressait particulièrement. A Trianon, il avait réuni une collection des modèles des différents navires en usage et il se plaisait à la montrer aux personnes qui avaient l'honneur d'être reçues par lui. « Dès qu'on entrait dans son salon, les yeux se portaient sur des plans immenses du canal de Bourgogne et plus tard du Havre et de Cherbourg. Une autre salle était réservée à la science préférée de ce prince, la géographie ; des sphères, des mappemondes, les cartes les mieux gravées la tapissaient [1]. » Tout le monde sait qu'il s'était occupé en personne des préparatifs de l'expédition de Lapérouse, en 1785, et qu'il avait rédigé avec Fleurieu les instructions remises à ce navigateur [2], instructions qui témoignent de ses grandes pensées et de son noble désir de répandre au loin par la marine l'influence et le renom de la France. En 1786, désireux de voir les travaux de la digue de Cherbourg, commencés depuis deux ans, il s'était rendu dans ce port. De grandes fêtes y furent données ; une escadre réunie sous le commandement du comte de Rions l'y attendait ; il la visita en détail et assista du vaisseau amiral

1. Le marquis de Faouet. *La Cour à Versailles.*

2. Ces instructions sont reproduites en tête de la relation du voyage de Lap - rouse, publié en 1797, par Milet de Moreau, sur l'ordre de la Convention.

à un simulacre de combat naval. De Cherbourg il gagna le Havre où l'escadre le suivit encore. Les grands déplacements d'un roi de France étaient rares : celui-ci attestait l'intérêt particulier que l'infortuné monarque portait à sa flotte militaire : « L'honneur que Louis XVI fit au corps de la marine dans son voyage à Cherbourg avait augmenté, dit un contemporain, l'ardeur des officiers en agrandissant à leurs yeux la nature de leur service et leur donnant un garant de sa bienveillance[1]. »

Tout s'exécutait dans la marine au nom du roi : les formules ordinaires du langage consacraient cet usage et le roi lui-même parlait et écrivait à tel ou tel chef de *ses* armées navales. Les règlements qu'on appliquait, même les mesures de détail les plus simples, émanaient de sa volonté ou de son intention : Sa Majesté veut que... L'intention de Sa Majesté est que... Parfois cependant telle ou telle mesure se prenait « par ordre de la Cour ». L'intermédiaire entre celle-ci et la marine était le ministre, dont la correspondance était appelée correspondance de la Cour.

Quand s'ouvrit l'année 1789, le ministre de la marine était le comte de la Luzerne, lieutenant général des armées de terre. Appelé au pouvoir le 24 août 1787, il n'avait pris ses fonctions que dans la suite, se trouvant alors à Saint-Domingue en qualité de gouverneur.

1. Le chevalier de la Serre. *Essais historiques sur la marine*. — Le roi distribua des gratifications aux équipages et fit des présents à tous les chefs. Chaque officier lui fut présenté et eut beaucoup à se louer de l'accueil dont il l'honora. Le roi était si enchanté, qu'il dit que « le jour de son sacre et celui de son arrivée à Cherbourg, étaient les deux plus heureux de sa vie ». *Histoire de Louis XVI*, par Bouvet, 1825.

Jusqu'à son arrivée en France, le 24 décembre 1788, l'intérim avait été rempli par le comte de Montmorin, ministre des affaires étrangères. Le nouveau titulaire du porte-feuille de la marine était un honnête homme, bienveillant et animé de bonnes intentions. Il se piquait de littérature, ne manquait d'ailleurs pas d'érudition et occupait ses loisirs à traduire les historiens grecs. Il avait de la bravoure et du sang-froid et devait en donner plus tard les preuves à Versailles, dans la journée du 6 octobre, en couvrant de sa personne la reine, sa fille et madame Elisabeth exposées, à une fenêtre du château, aux balles qui partaient de la foule. Mais comme ministre dela marine, il était presque insuffisant et son administration, terne et effacée, contrastait avec celles plus actives et plus fécondes de M. de Sartine et du maréchal de Castries. On lui avait adjoint le 17 mars 1788, ainsi qu'on l'avait fait pour ses collègues de la guerre et des finances, un Conseil, dont de Lyonne était président, et qui comptait dans son sein des marins, des constructeurs, des administrateurs. Ces Conseils ayant été créés dans l'espoir de sauver la France du déficit, leur rôle était surtout de surveiller les procédés financiers en usage ; celui de la marine ne s'occupait donc que très indirectement de ce qui touchait à l'organisation de la flotte de guerre [1]. L'administration du département se parta-

1. Décision du 19 mars 1788 : « Le secrétaire d'Etat restera chargé de toute la partie active et exécutive de l'administration et le conseil de la marine sera chargé de toute la partie législative et consultative. » *Archives de la marine*, manuscrits. « Les opérations du conseil de la marine ont été à peu près nulles. » D'Arnaud. *Observations sur les ordonnances*, 1789.

geait en quatre grandes directions, celle des ports et arsenaux, avec Fleurieu à sa tête, celle des colonies, celle des classes et consulats [1], celle des fonds. Autrefois un personnage marquant du ministère avait été le premier commis, sorte de sous-ministre, signant pour le vrai titulaire, le conseillant, l'aidant, lui préparant la besogne. La chute d'un ministre n'entraînait pas celle du premier commis, qui demeurait comme le conservateur des traditions. Le nombre de ces fonctionnaires s'était peu à peu accru, puisqu'en 1789 on n'en comptait pas moins de six [2]. En se multipliant ainsi ils avaient naturellement perdu de leur importance et étaient devenus de simples chefs de division. Mais l'un d'entre eux restait toujours, plus spécialement, le confident du ministre. Truguet avait été l'homme de confiance de Choiseul [3]. M. Blouin lui avait succédé sous le ministère de M. de Sartine, M. Bonjour jouissait de la faveur du comte de la Luzerne. Ils ne manquaient de valeur ni les uns ni les autres ; le choix de ces commis importait du reste, car la bonne marche du service reposait sur eux et les ministres de Louis XV et de Louis XVI, toujours pris, sauf un seul, en dehors de la marine [4], avaient surtout besoin de trouver « dans

1. Jusqu'à l'époque de la Convention les consulats relevèrent du ministère de la marine et des colonies.

2. Voici leur répartition : 1° ports, troupes et classes; 2° fonds; 3° colonies; 4° consulats; 5° police de la navigation; 6° archives.

3. « Il y avait dans le bureau un homme précieux, qui se nomme Truguet. » *Mémoires* de Malouet.

4. Sauf le marquis de Massiac, lieutenant général des armées navales, qui fut ministre cinq mois, du 1er juin au 1er novembre 1785. Voir *Mémoires* du comte de Ségur. « Je ne sais trop pour quels motifs nos rois n'ont jamais voulu

le bureau » un homme d'expérience possédant, sinon la compétence technique, du moins le maniement des affaires maritimes.

Le traitement du ministre était de 120,000 livres. Notez qu'il faut plus que doubler ce chiffre pour avoir son équivalent actuel et vous conclurez sans doute que les ministres étaient convenablement rétribués. Pourtant, dit Mme de Genlis, « ce n'est pas trop pour leur train. Ils sont obligés d'avoir un si grand état de maison qu'ils ne peuvent guère s'enrichir dans leur place, ils ont tous table ouverte à Paris, au moins trois fois par semaine, et à Versailles, à Fontainebleau, table ouverte tous les jours [1] ». Grâce au ciel ! le roi leur vient généreusement en aide, il ne les oublie pas dans la distribution de ses « grâces [2] ». Il les dédommage d'abord de ne pas s'être « enrichis dans leur place », en les gratifiant d'une pension de 20,000 livres qu'il leur sert à partir du moment où ils se retirent (une fois même quand le ministre se nomme de Sartine la pension s'élève à 50.000 livres [3]) ; en outre il accorde 200.000 li-

confier le gouvernement de la marine à des marins. » Voir *les Mirabeau*, par de Loménie : « D'anciens marins dirigent la marine d'Angleterre, tandis que nous, quand nous parlons à notre chef une langue qui lui est étrangère, il a recours à la routine de ses bureaux. On fait pour nous ce que les Chinois font pour les pieds de leurs femmes. On nous enserre dans les règles de la routine et nous ne pouvons croître. » Lettre du chevalier de Mirabeau.

1. *Dictionnaire des étiquettes.*

2. M. de Castries avait pour 350.000 livres de bienfaits du roi. *L'Espion anglais*, t. II, p. 338.

3. Le roi accorda à M. de Sartines 50.000 livres pour le dédommager de son renvoi, demandé par Necker, avec une insistance que Louis XVI trouva excessive, sans avoir l'énergie de s'y opposer. Pressé par les besoins de la guerre de 1778, M. de Sartines avait émis des traites que le contrôleur des finances, avec un rigorisme étroit, regarda comme irrégulières.

vres de dot aux filles de ses ministres. Ce n'est pas tout encore : comme aucun hôtel n'est affecté spécialement à tel ou tel ministère, c'est la demeure particulière du ministre qui devient sa résidence officielle et il est nécessaire de la décorer richement. C'est le Trésor qui supporte ces frais de première installation et ces frais ne sont pas insignifiants. On s'élève beaucoup contre cette pratique dispendieuse : « Tous les ministres, dit le comte d'Aiguillon dans ses *Mémoires*, devraient rester à Paris, les bureaux et dépôts des ministères devraient être inhérents à chaque département [1]. De la sorte, un ministre meurt, rien ne varie que sa personne, l'Etat n'est pas obligé de payer pour un nouvel hôtel et le meubler. M. Hue s'est déjà meublé rue d'Artois, puis dans la maison de M. de Monteynard ; en 1772, on a meublé M. de Boynes, en 1774, M. de Sartine, et MM. de Muy, de Saint-Germain, de Montbarrey ont coûté ainsi plus d'un million. » Quoi qu'en pense Mme de Genlis les ministres de l'ancien régime n'étaient pas à plaindre ; largement payés, grassement pensionnés, confortablement meublés, leur existence pouvait passer pour enviable. Qui donc s'en étonnerait ? C'est sans doute en faisant allusion aux puissants, à ceux qui approchaient la Cour, que M. de Talleyrand disait :

1. Les services du ministère de la marine étaient installés à Versailles, dans l'hôtel des affaires étrangères, aujourd'hui la bibliothèque de la ville. Il y avait des dépôts d'archives à Paris. Indépendamment des locaux qu'il possédait à Versailles, le département de la marine avait deux petits hôtels, l'un à Compiègne, l'autre à Fontainebleau, où séjournaient les bureaux détachés à la suite de la Cour lors de ses déplacements dans ces résidences. Les bureaux de la marine quittèrent Versailles pour revenir à Paris, le 26 décembre 1789.

Les dépenses du ministère se montaient à 1.131.680 livres dont 404.000 étaient affectées au service des bureaux et de leur personnel.

« Quiconque n'a pas vécu avant 1789 ne connaît pas la douceur de vivre. »

Je dois dire cependant que le comte de la Luzerne offrit de lui-même, en 1789, de renoncer à la moitié de son traitement. Bel exemple de désintéressement qui pourrait surprendre, si l'on ne se rappelait que dans les derniers mois de cette extraordinaire année, une fièvre « patriotique » s'était emparée de tous les esprits. C'est alors que le roi et la reine envoyaient à la Monnaie leur vaisselle plate et leurs bijoux, que les corporations, les communautés, les particuliers se dépouillaient de leurs objets précieux, que les hommes donnaient à la nation les boucles d'argent de leurs souliers et les remplaçaient par des boucles de cuivre. Cette « épidémie d'offrandes sur l'autel de la banqueroute [1] » avait gagné tout le monde jusqu'aux ministres : tandis que Necker apportait 100.000 livres pour son « contingent de vertu civique [2] », son collègue de la marine en offrait 60.000.

Hélas! ces beaux élans de générosité devaient rester inutiles. Le gouffre du déficit[3] était trop profond pour être comblé par de simples donations. Le mal ne pouvait se guérir de façon si commode. Il fallait pour y remédier mettre de l'ordre dans l'administration, arrêter le gaspillage des finances, surtout fermer la porte

1. *Histoire de la société française pendant la Révolution*, par E. et J. de Goncourt, p. 65.

2. *Ibid.*, p. 68.

3 Le déficit annuel qui était de 37 millions lors de l'arrivée de Necker au pouvoir, s'était accru pendant la guerre d'Amérique. Il était, en 1787, sous l'administration de de Calonne, de 112 à 115 millions par an.

aux abus. L'organisation maritime avait les siens. N'était-ce point un abus que le maintien de la charge d'amiral de France[1], pour le seul profit d'un prince de la maison royale[2] ?

Ce fut jadis un haut et puissant personnage que l'amiral de France. Marchant de pair avec le connétable, il était officier de la couronne[3] et ne reconnaissait au-dessus de lui que le chancelier. Sa charge était l'une des plus grandes du royaume. En effet, toutes les fonctions maritimes étaient entre ses mains et à sa disposition. Il avait la nomination de tous les officiers de marine et le commandement général de tous les vaisseaux de guerre, ainsi que le choix des officiers qui les montaient; c'était par ses ordres et sous sa direction que s'exécutaient les radoubs et les constructions, les achats de matériel et d'approvisionnement; il arrètait les états de toutes les dépenses faites par le trésorier de la marine; il avait la nomination des juges qui formaient les tribunaux des amirautés où se réglaient tous les différends et procès des popula-

1. Amiral qui vient de l'arabe émir, qui signifie chef, avait été employé depuis les Croisades pour désigner un chef quelconque n'ayant parfois aucune relation avec la marine. Dans la suite, la signification fut restreinte et ne désigna « plus qu'un officier de considération nommé par le roi pour commander sur mer e préparer les expéditions maritimes ». Valin. *Commentaires.*

2. Chaque province côtière avait autrefois son amiral et son amirauté, c'est-à-dire sa juridiction spéciale aux populations maritimes. Le gouverneur d'une province pouvait en être l'amiral, par exemple, en Bretagne. L'amiral de France pouvait être l'un quelconque des amiraux particuliers. François I[er] réunit toutes ces charges particulières d'amiral, sur la tête de Philippe de Chabot.

3. « C'est un des premiers et principaux Etats de la Couronne. Etant à propos d'en pourvoir un personnage digne et capable, et de telle qualité et dignité, grandeur, ancienneté de maison, mérite, expérience pour une si grande et importante charge..... » Extrait des provisions données par Henri IV a Charles de Montmorency, duc d'Anville, le 21 janvier 1586.

tions maritimes. Enfin des revenus énormes, provenant des prises et des droits de navigation, étaient considérés comme un bénéfice attaché à ses fonctions. Cette puissance était trop étendue pour ne pas porter ombrage à l'absolutisme de Richelieu. Il supprima donc en 1626 la charge d'amiral et s'en attribua l'autorité, avec le titre de grand maître de la navigation. En faisant rétablir l'amiralat par un édit du 12 novembre 1669, Colbert n'avait point oublié les inconvénients (c'est le mot dont l'édit se servait) qui avaient résulté de la presque omnipotence des amiraux et son dessein formel était de restreindre leurs anciens pouvoirs; mais il avait néanmoins jugé utile à l'établissement naval qu'il projetait d'avoir à sa tête une charge plus « relevée [1] » que celle de grand maître de la navigation. Dans son ordonnance célèbre de 1681, qui fixa les attributions nouvelles de l'amiral, le ministre de Louis XIV se préoccupa donc de restituer à la marine le prestige d'une haute dignité, sans toutefois rien ôter au pouvoir central de sa légitime autorité dans la direction des affaires maritimes.

Aux termes de cette ordonnance, l'amiral de France ne commande plus tous les vaisseaux de guerre, il commande seulement une armée navale, encore faut-il que le roi lui en donne l'ordre. Ce qui était jadis un attribut essentiel de sa charge n'est plus ainsi qu'une prérogative dépendant de la volonté du souverain. A la vérité toutes les ordonnances sur la marine militaire

1. « Le titre et les fonctions attribués à ladite charge de grand maître n'étant point assez relevés, etc... » Edit du 12 novembre 1669.

sont promulguées par lui, il en mande et ordonne l'exécution, mais ce n'est là qu'une formalité banale qui n'engage en rien le chef le plus haut placé de la hiérarchie. Il ne nomme plus aux offices militaires ; il n'a plus mission de diriger exclusivement les radoubs et constructions, ni de faire les achats, ni d'arrêter les dépenses. Certains de ses revenus, notamment ceux prélevés sur « les prises et conquêtes » sont diminués, mais tous ne sont pas atteints, et le seul droit d'ancrage lui rapporte encore en 1789 la somme respectable de 91.484 livres[1].

Si l'amiral a vu diminuer ses attributions militaires, il a néanmoins conservé ses prérogatives de grand chef de la navigation commerciale et de magistrat suprême d'une juridiction spéciale. Celles-ci lui valent une autorité considérable dans toutes les provinces côtières ; des officiers de l'amirauté, résidant aux ports marchands et relevant de lui seul, exercent une surveillance continue sur toutes les opérations maritimes ; la police des ports et rades leur appartient ainsi que celle des pêches ; ils perçoivent les droits au nom de l'amiral et doivent veiller à l'établissement et à l'entretien des phares, des balises et de tous les amers propres à guider les navigateurs à l'entrée des ports. C'est encore au nom de l'amiral que les officiers de l'amirauté rendent la justice, et c'est à son profit que les amendes sont prononcées. Or leur juridiction est fort étendue. Ils connaissent de toutes les affaires qui peuvent avoir

1. Taine. *Les origines de la France contemporaine*, t. I, p. 88.

trait à la navigation commerciale : achats, ventes de navires, affrètements, prises, bris et naufrages, faits de contrebande, de piraterie, etc.[1]...

La dignité d'amiral était réservée aux enfants de France. En 1669 c'est en faveur d'un enfant au berceau, Louis de Bourbon, comte de Vermandois, fils du roi et de Mme de La Vallière, que le titre est ressuscité. En 1683 c'est le très jeune Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, fils du roi et de Mme de Montespan, qui lui succède pour laisser la place à sa mort en 1734 à son fils Louis de Bourbon, duc de Penthièvre. Tous ces princes sont étrangers à la marine et vivent en dehors d'elle ; un seul d'entre eux, le comte de Toulouse, a commandé une fois une escadre au combat de Malaga en 1704. Les uns et les autres n'ont vu dans la dignité d'amiral qu'un titre de plus à ajouter à ceux qu'ils possédaient, ils ne l'ont considérée que comme une magistrature honoraire, pour tout dire, une agréable sinécure, un prétexte à gros revenus. Leur indifférence est telle que peu à peu l'amiral est oublié ; insensiblement son rôle s'amoindrit, son inutilité se manifeste, et un jour vient où il n'est plus qu'un rouage superflu. Une des ordonnances de 1786 ne lui a donné d'autre maison militaire, qu'un capitaine et quatre lieutenants[2], lui conservant toutefois lorsqu'il est pré-

1. L'appel des jugements prononcés par les amirautés particulières était porté soit aux parlements de Toulouse et de Bordeaux, soit aux deux amirautés générales qui siégeaient sous le nom de *Tables de marbre*, l'une à Paris, la seconde à Rouen.

2. Il avait, en plus, un apothicaire, un médecin, un chirurgien, un secrétaire et un aumônier.

sent dans un port ou qu'il commande à la mer, une garde d'honneur formée de soixante élèves de la marine, avec le droit de porter le pavillon carré au grand mât de son navire : belles prérogatives dont il ne jouit jamais et qui ne suffiraient pas du reste à relever son prestige amoindri [1].

Le titulaire de la place, en 1789, le vieux et bon duc de Penthièvre ne contribue guère, pour sa part, à remettre à son vrai rang l'amiral de France. Né en 1725 au château de Rambouillet, il est devenu le premier marin du royaume à l'âge de neuf ans [2]. Sa seule navigation date du mois d'octobre 1734, où il s'est rendu d'Antibes à Gênes sur la galère *la Brave*, qu'il a fait escorter de trois autres galères. Depuis lors, il n'a pas pris la mer, à peine s'est-il souvenu qu'il était amiral; il est vrai qu'il est aussi grand veneur de France, et, de plus, gouverneur de Bretagne. Comme tel, il s'est acquis le mérite d'avoir mis les côtes de cette province en état de défense et d'avoir même repoussé les Anglais qui y avaient fait une descente. Il a d'ailleurs, dans sa jeunesse, montré de la valeur à Dettingen et à Fontenoy. Devenu veuf, ayant perdu son jeune fils le prince de Lamballe, ayant marié sa dernière fille au

1. L'amiral porte pour marque de sa dignité une ancre posée derrière l'écu de ses armes, dont la trabe (la traverse ou le jas) est d'azur fleurdelysé d'or.

2. « Pour lui apprendre non l'art nautique qu'il ne sut jamais, mais les termes techniques, sa mère fit construire des barques dont on confia la direction à de vieux matelots bretons et qui manœuvraient dans les étangs de Rambouillet. On simulait tantôt un combat, tantôt un incendie, tantôt un naufrage, afin de développer l'adresse et le courage de l'élève qui, selon le caractère de l'exercice, grimpait aux mâts, mettait le feu au canon, ou se sauvait à la nage, son épée d'amiral à la main. » *Château de France*, par L. Gozlan, t. I, p. 135, cité par Bonhomme, *Histoire du duc de Penthièvre*.

duc de Chartres, il s'est retiré en ses châteaux de Sceaux ou d'Anet[1], et s'y est voué à une dévotion extrême, passant de la prière aux bonnes œuvres, quittant une lecture spirituelle pour aller distribuer l'aumône aux pauvres du voisinage. « C'est un saint que ce duc, une âme pure, blanche, angélique[2]. » Avec cela grand protecteur des lettres dans la personne de Florian, qui compose des contes et des fables pour le distraire. Bref, son existence est celle d'un prince éclairé, courageux et brave à l'occasion, vertueux dans un siècle qui ne l'était guère[3], mais si peu marin, qu'on se demande ce qu'il adviendrait si, par aventure, il s'avisait de commander, comme il en a le droit, la principale armée navale du royaume. Heureusement, il ne s'en soucie pas; méditer dans son oratoire, soulager les malheureux, en les faisant bénéficier de son magnifique revenu de trois millions de livres[4], tels sont ses seuls désirs.

Pour le seconder, l'amiral avait auprès de lui, et à sa nomination, un secrétaire général de la marine du Levant et du Ponant, dont la mission consistait à assurer tous les détails de la charge, contreseings des congés, passeports ou commissions, perception des

1. A Paris, il habitait l'hôtel de Toulouse, aujourd'hui la Banque de France.

2. Léo Claretie. *Florian*.

3. « Pour les esprits forts c'était un esprit faible, crédule, plein de préjugés; pour les écrivains ecclésiastiques, le modèle des justes dans les plus hauts rangs de la société et qui consolait l'Eglise des scandales dont elle était affligée; pour son valet de chambre, un grand homme jaloux de conserver son rang, mais avec des grâces qui faisaient passer ses hauteurs. » Et. Allaire. *Le duc de Penthièvre*.

4. Comme fils ainé du comte de Toulouse, comme héritier du duc du Maine.

profits et émoluments, etc. Sous un amiral parvenu à l'âge d'homme, le rôle de secrétaire général se bornait à ces modestes fonctions qui n'exigeaient que du zèle et de la fidélité, mais avec un amiral encore écolier, le rôle s'agrandissait et le secrétaire pouvait devenir un personnage, ainsi qu'il arriva à l'un d'eux, M. de Valincourt, qui fut chargé de présider à l'éducation maritime du comte de Toulouse. L'auxiliaire du duc de Penthièvre, se nommait Périer; il faisait peu de bruit de son vivant, l'histoire l'a oublié.

Au-dessous de l'amiral, la hiérarchie établie par l'ordonnance de 1786 plaçait les vice-amiraux, pour prendre rang après les maréchaux de France. Ils occupaient une charge plutôt qu'un grade, la conservaient durant toute leur vie et avaient l'obligation de résider à Paris. Leur nombre était fixé à trois. Venaient ensuite les lieutenants généraux et les chefs d'escadre « en nombre qui n'était point réglé, Sa Majesté se réservant de l'augmenter ou diminuer suivant les besoins de son service[1] ». Ces divers grades formaient le cadre des officiers généraux ou, tout simplement, des généraux. Jadis les plus distingués d'entre eux recevaient le bâton de maréchal de France et ils étaient fort sensibles à cet insigne honneur, témoins, Tourville, Château-Renaud, d'Estrées. Depuis les revers éprouvés par nos flottes, le roi n'avait plus donné aux marins cette haute récompense. On le regrettait vivement dans la marine, on y rappelait non sans amertume l'exemple de Louis XIV,

1. En 1789 il y avait quinze lieutenants généraux et quarante et un chefs d'escadre.

qui avait envoyé le bâton à un amiral vaincu, mais glorieusement défait. Comme faveur insigne, les généraux de la marine pouvaient prétendre au cordon du Saint-Esprit, que cent personnes seulement avaient le droit de porter. Suffren en avait été gratifié à son retour de l'Inde. Il est vrai qu'alors le vent avait tourné et que les hommes de mer jouissaient de la faveur universelle. « Jamais Turenne, Condé ou le maréchal de Saxe n'avaient été accueillis à la Cour [1] » comme le fut le héros des mers de l'Inde. Le roi se l'était fait présenter officiellement en grande pompe, et à Versailles chacun avait voulu lui parler. La foule n'était pas non plus restée indifférente à la gloire qu'il avait acquise et deux fois elle l'avait acclamé, à l'Opéra d'abord, puis au Théâtre-Français à la première représentation du *Mariage de Figaro*. L'occasion était donc bonne pour revenir à l'usage de concéder aux marins illustres le titre de maréchal. Il n'en fut rien pourtant, et ceux-ci durent se contenter de simples dons d'argent, pour prix de leurs belles actions ou de leurs éminents services [2]. Ces marques de la générosité royale venaient augmenter les traitements qui d'ailleurs n'étaient pas insignifiants. Le chef d'escadre touchait 6.000 livres par an, le lieutenant général 12.000 et le vice-amiral 24.000, sans préjudice des suppléments que faisaient acquérir telles ou telles fonctions : 21.000 livres au commandant de la marine de Brest, de Toulon et de

1. *Chronique de l'Œil de Bœuf*, vol. VIII, p. 211.

2. D'Orvilliers reçut, par exemple, quand il se retira, 18.000 livres de pension. par égard pour sa victoire d'Ouessant.

Rochefort, 12.000 à l'inspecteur général des classes, 4.200 au major-général des trois ports, 3.600 au commandant de chacune des neuf escadres, etc. A bord, lorsqu'ils commandaient, les généraux percevaient sous la rubrique « traitement à la mer », des sommes assez rondes pour la tenue de leur table, à charge d'y admettre leur capitaine de pavillon, leur major et l'intendant ou commissaire de leur escadre. Le vice-amiral touchait ainsi 160 livres par jour, le lieutenant général 120 ou 100, le chef d'escadre 100 ou 80 suivant le cas[1]. N'oubliez pas qu'il faut plus que doubler tous ces chiffres pour avoir ceux qui leur correspondraient aujourd'hui[2]. Des parts importantes prélevées sur les prises faites aux ennemis revenaient aux généraux, et dans les guerres si longues d'autrefois, ces parts de prises étaient une source de sérieux profits.

Vers la fin de l'ancien régime, l'opinion publique ne s'égarait point en accordant sa sympathie et sa faveur aux grands chefs de la marine. Ouvrez, pour vous en rendre compte, l'*Etat de la marine pour* 1789, vous serez frappé de la longue suite de noms distingués ou illustres que vous trouverez dans la liste des généraux. Hélas! de tous ceux qui pendant la guerre d'Amérique ont relevé l'honneur du nom français, beaucoup n'y figurent plus. La mort les a ravis; il ne

1. Les officiers généraux devaient, avec ces sommes, se pourvoir des valets nécessaires. En Angleterre, les amiraux recevaient moins, mais il était passé : à un amiral, 50 domestiques, a un vice-amiral, 30, à un contre-amiral, 20. Chacun de ces domestiques était payé par l'Etat, à raison de 10 shillings par mois.

2. 10.000 livres de rente en 1789 en valent plus de 20.000 aujourd'hui. A Paris, telle maison de la rue Saint-Honoré, louée 6.000 francs en 1789, est louée actuellement 16.000 (Taine).

reste ni d'Orvilliers, ni Latouche-Tréville, ni de Grasse, ni Suffren, mais on y voit encore un Lamotte-Piquet qui mena au combat trois vaisseaux contre treize et mérita d'être loué même par son ennemi, un Vaudreuil qui faillit changer le sort de la journée des Saintes, un d'Estaing qui força les passes de Newport et défit l'amiral Byron, un des Touches qui mit en déroute à la Chesapeak huit vaisseaux anglais... J'en passe qui les valent...

Il semble que le favoritisme éhonté qui sévissait dans l'armée n'ait pas atteint la tête de la marine. On n'y remarque personne ayant « gagné ses grades dans l'antichambre, ou même dans la chambre à coucher de la sultane favorite[1] ». On n'y a jamais connu ni les promotions qui ont déshonoré le commandement de nos armées, ni les intrigues misérables qui ont fait sacrifier tour à tour nos généraux, même en pleine guerre. Les Broglie, les Belle-Isle, les Soubise, s'accusant les uns les autres d'incapacité ou de trahison et portant leurs différends devant Mme de Pompadour, n'ont pas trouvé d'imitateurs parmi nos amiraux. Vivant loin de Versailles, ils ne subissent point le contact dissolvant de la Cour, ils ignorent les machinations qui s'y trament, les rivalités qui s'y font jour, ils échappent à ces compromissions singulières où le meilleur laisse un peu de sa dignité et de son honneur. On ne peut attribuer à des intrigues de Cour certains choix malheureux, comme celui de M. de Conflans, le

1. Albert Duruy. *L'armée royale en 1789*, p. 99.

vaincu de Quiberon, qui avait vaillamment conquis son bâton de maréchal de France dans plusieurs combats [1]; on ne peut même reprocher à l'influence de Marie-Antoinette la nomination du comte de Grasse au commandement d'une armée navale, puisque avant d'être vaincu aux Saintes, de Grasse avait remporté à Fort-Royal, sur l'amiral Hood, une victoire qui avait assuré sa réputation de marin [2]. La haute noblesse n'a pas envahi, par le seul droit de la naissance, les emplois élevés de la hiérarchie maritime [3]. Bien que sur 69 généraux, 3 seulement ne portent, en 1789, ni titre ni particule — ce qui, il est vrai, n'implique pas qu'ils ne soient point nobles — tous ont conquis leurs grades en naviguant et beaucoup ont de beaux états de services à montrer. Deux d'entre eux, d'Estaing et Bougainville sont des *intrus :* le maréchal de camp d'Estaing, servant dans l'Inde sous Lally, s'est mis en tête de guerroyer sur mer, et il a été fait lieutenant général pour devenir, lors de la guerre de 1778, vice-amiral

1. « Ayant entre les mains les provisions royales qui confèrent au comte de Conflans le titre de maréchal, nous y avons constaté qu'il n'y a pas dans la vie des trois quarts de nos marins, une carrière plus honorable que celle parcourue par M. de Conflans et où les actes de courage aient été plus multipliés. » A. Doneaud. *Histoire de la compagnie des Indes. Revue maritime*, 1889.

2. En 1764, il commanda l'*Héroïne* au bombardement de Salé ; en 1778, il était sur le *Robuste* à la bataille d'Ouessant. Chef d'escadre en 1779, il partit de Brest avec quatre vaisseaux et plusieurs frégates pour rejoindre l'armée de d'Estaing et participa au combat de la Grenade. L'année suivante il prit une part active aux trois engagements de Guichen, aux Antilles.

3. Pour voir à quel point l'attribution des hauts grades à des grands seigneurs était contraire aux mœurs maritimes, il faut lire dans les *Mémoires* du duc des Cars, avec quelle véhémence cet ex-garde de la marine repousse « au nom de son frère et du corps respectable de la marine » l'idée de donner, en 1778, un commandement d'escadre au prince de Nassau, ami du comte d'Artois et favori de la reine (vol. I, p. 174).

des mers d'Asie et d'Amérique; Bougainville, après avoir été avocat, soldat, secrétaire d'ambassade, capitaine de dragons, est devenu capitaine de vaisseau, puis chef d'escadre. Les officiers qui ont suivi la filière ordinaire ne leur pardonnent point cette intrusion dans leur corps, ils les traitent en usurpateurs et leur témoignent une froideur voisine du dédain[1]; d'autant mieux que les talents maritimes de ces deux anciens militaires se ressentent de leur entrée tardive au service de mer. Ils sont « plus braves que marins » au dire de Suffren. Mais comme il n'y a, somme toute, que deux généraux dans cette fausse situation, le mal n'est pas considérable, la valeur du cadre des grands chefs n'est pas diminuée, son prestige n'est pas atteint : les subalternes peuvent avoir de l'estime pour ceux qui les commandent et y joindre même cette « forte attache » que le comte de Grasse regardait, avec raison, comme indispensable à une force organisée.

Voici donc sous quel aspect se présente le commandement en 1789. A la Cour, un roi qui a du goût pour la marine, qui s'y intéresse et qui compte sur elle pour illustrer son règne; un ministre insignifiant mais qui a le bonheur de succéder à deux hommes, M. de Sartine et le maréchal de Castries, qui ont communiqué aux divers services du département une impulsion durable; un amiral de France qui ne compte pas, sorte de saint

1. En 1772, d'Estaing avait été envoyé à Brest pour mettre le calme entre les officiers militaires et ceux d'administration. Certain soir il donna un bal, les officiers ne s'y rendirent pas, les gardes d'habitude, très assidus aux soirées, s'abstinrent également. D'Estaing, piqué, les envoya chercher par quelques-uns de leurs officiers, qui durent les mener *danser par ordre du roi.*

laïque, ne songeant qu'à mériter les grâces du Ciel; mais en revanche des généraux, des chefs d'escadre qui ont fait leurs preuves pendant cinq années d'une guerre maritime, guerre féconde en succès, où l'ennemi dix-sept fois rencontré a eu seize fois le dessous, guerre précieuse en enseignements, où toutes les opérations possibles ont été exécutées, sièges, blocus, combats singuliers, batailles d'escadres, croisières, débarquements. A pareille école, les caractères se sont trempés, les chefs se sont enhardis, leurs qualités de marins se sont développées. On a d'ailleurs débarrassé le cadre des médiocres et des mauvais : ceux qui ont été inférieurs à leur mission ont été rendus à la vie civile avec une pension de retraite, ceux qui ont manqué à leur devoir ont été impitoyablement rayés des contrôles. Les bons seuls ont été conservés. Le commandement est entre bonnes mains.

CHAPITRE VI

L'OFFICIER

Les 1.975 officiers qui, en 1789, formaient l'état-major de l'armée navale comprenaient, outre les officiers généraux, 110 capitaines de vaisseaux dont 40 chefs de division, 100 majors de vaisseau, 680 lieutenants et 840 sous-lieutenants, auxquels venaient se joindre environ 500 élèves de la marine[1].

Reçus élèves de la marine entre treize et quinze ans, les gentilshommes pouvaient prétendre au grade de lieutenant de vaisseau vers leur trentième année[2]. Douze à quinze années leur étaient ensuite nécessaires

1. Les échelons de la hiérarchie maritime correspondaient à ceux de la hiérarchie militaire de la façon suivante : les capitaines de vaisseau, chefs de division, avaient rang de brigadiers des services de l'armée, ceux qui n'étaient pas chefs de division « roulaient » avec les colonels ou mestres de camp, les majors de vaisseau avec les lieutenants-colonels, les lieutenants de vaisseau avec les majors d'infanterie, enfin les sous-lieutenants de vaisseau suivant qu'ils étaient dans la première ou dans la seconde moitié de la liste d'ancienneté, se voyaient assimilés aux capitaines ou lieutenants des troupes de terre. Toutefois le grade de major n'était point obligatoire, et le lieutenant de vaisseau qui s'était distingué particulièrement pouvait parvenir directement capitaine de vaisseau.

2. Décision du 22 décembre 1786. Le lieutenant de vaisseau ne sera promu major qu'il n'ait neuf années de mer effectives, aucun major, à celui de capitaine qu'il n'ait onze années de mer effectives et au moins exercé un commandement. (*Archives de la marine.*)

pour gagner les insignes de capitaine de vaisseau[1]; en sorte qu'ils n'avaient l'espoir de parvenir à la situation d'officier général qu'une fois la cinquantaine bien sonnée.

Telles étaient les conditions ordinaires de l'avancement pour les officiers « à la noblesse prouvée », suivant l'expression consacrée. Il va sans dire que certains devançaient l'heure habituelle où se franchissaient les échelons de la hiérarchie, que d'autres au contraire parcouraient plus lentement les étapes de chaque grade et que ce n'étaient pas toujours les moins méritants qui restaient en arrière. « Si une place venait à vaquer dans un port de mer, toutes les rivalités s'agitaient comme les flots de l'Océan, et souvent c'était moins le plus ancien et le meilleur officier qui l'emportait que celui qui avait à la Cour de plus puissants protecteurs[2]. » Le favoritisme est, en effet, de tous les temps et il entraîne en tous temps les mêmes oublis injustes, les mêmes fortunes imméritées. Les nobles de l'ancien régime étaient loin, d'ailleurs, de former un seul et même groupe de privilégiés, aptes à recevoir d'égales faveurs. Noblesse de la Cour, haute noblesse ou noblesse titrée, noblesse ordinaire de province sans illustration, noblesse acquise formaient autant de castes « qui se méprisaient les unes les autres, à l'exception de la der-

1. Les officiers parvenant capitaines de vaisseau à moins de quarante ans étaient rares. De Kersaint, de Granchain, Fleuriot de Langle le sont à trente-huit; La Pérouse et de Grasse à trente-neuf; mais des Touches l'est à quarante-cinq; Suffren et Lamotte-Piquet à quarante-trois et Guichen à quarante-quatre.

2. Caillot. *Mémoires pour servir à l'histoire des mœurs des Français.*

nière, sur laquelle tombait à plat le dédain des trois premières qui l'appelaient *la savonnette à vilains*[1] ». Les officiers de marine, selon qu'ils appartenaient à telle ou telle noblesse, bénéficiaient plus ou moins de la bienveillance de leurs chefs, et leur avancement s'en ressentait. De là entre les satisfaits et les mécontents des animosités qui divisaient fâcheusement « le grand corps ». Choiseul en avait été frappé quand il avait pris le portefeuille de la marine : « On y était occupé, dit-il, dans un mémoire au roi, à se déchirer dans l'intérieur, à dire du mal des ministres, des bureaux, des uns et des autres[2]. » Quelque soin qu'il ait apporté (ainsi que ses successeurs) à tenir meilleur compte du mérite des candidats aux places d'officiers vacantes, il ne semble pas que la faveur ait cessé de combler les uns au détriment des autres. En 1789, la petite noblesse de province continue à être indignée du peu de cas qu'on fait d'elle et elle ne manque pas d'exhaler ses doléances dans les cahiers qu'elle remet à ses députés pour les états généraux. La noblesse de Reims « souhaite que tous les gentilshommes du royaume aient un droit égal aux grades militaires, et que l'on abolisse cette distinction destructive de l'émulation et affligeante pour la noblesse de province de n'accorder les faveurs royales qu'à ceux qui ont des parents à la Cour ». A Auxerre, les mêmes vœux sont émis. « La noblesse de France est une, et tout gentilhomme est appelé par sa naissance à tous

1. Caillot. *Ibid.*

2. On était *déjà* médisant dans la marine, en 1765

les grades », disent les nobles du Cotentin. Ceux de Château-Thierry sont aussi catégoriques : « La noblesse de province a autant de droit que celle de la cour...[1] » Pauvres nobles de province ! le vent d'égalité, qui souffle partout, leur fait désirer et solliciter l'égalité des privilèges pour quiconque se dit gentilhomme, ils ne se doutent pas que ce vent d'égalité va tout renverser, et les privilèges, et les catégories de gentilshommes, et les gentilshommes eux-mêmes... Mais quoi qu'ils en disent, le sort de leurs fils servant dans la marine n'est pas digne de grande pitié. En dépit des lenteurs que le favoritisme peut imposer à l'avancement, tout garde, ou plus tard tout élève de la marine, est assuré d'atteindre au moins le grade de capitaine de vaisseau, grade assez élevé pour permettre à un noble, comme disait Chérin, « de soutenir son état avec décence ».

Les officiers qui, moins favorisés de la naissance, ont dû entrer dans la marine par les grades intermédiaires ou qui y entreront désormais, grâce aux ordonnances de 1786, par la porte des volontaires, sont nommés sous-lieutenants également vers la trentième année. Ils demeurent dans ce premier grade jusqu'à ce que « des services ou des actions les aient rendus susceptibles d'être promus lieutenants de vaisseau », c'est-à-dire qu'ils sont nommés au choix, suivant l'expression de nos jours. Le principe de l'avancement à l'ancienneté était inconnu sous l'ancien régime. Les sous-lieutenants étaient donc dans la règle générale en ne

1. Caillot. *Ibid.*

gagnant leur grade supérieur que d'après leur mérite et non d'après l'ancienneté de leurs services. Pourquoi alors le règlement de 1786 a-t-il spécifié, dans un article à part, que les sous-lieutenants de vaisseau, qui auront été élevés au grade de lieutenant, « pourront parvenir concurremment avec les officiers du même grade au grade de capitaine de vaisseau ». Cette recommandation n'est-elle pas un aveu ? Ne prouve-t-elle pas que les anciens volontaires, devenus officiers, auront besoin d'être défendus contre le préjugé qui refuse de leur donner les mêmes droits, les mêmes prérogatives que leurs collègues mieux nés ? En 1765, l'auteur du *Matelot politique* avait écrit : « Il suffit d'être officier du second rang pour être arrêté dans la carrière des honneurs ; un garde-marine peut se flatter d'y marcher à grands pas. Mille chemins ouverts l'y conduisent. » Il est permis de supposer qu'en 1789, rien n'est changé à cette situation. Dans les cahiers du tiers état de Dourdan on lit le vœu que « les ordonnances de la marine qui établissent une distinction flétrissante entre les officiers nobles et les roturiers soient révoquées et anéanties ». Le tiers de Reims émet un vœu pareil ; celui de Rennes demande que les officiers de la marine marchande servent sans distinction dans la marine royale. Jusqu'au clergé de Meulan qui, à propos des grades militaires, souhaite de voir tomber les barrières entre les hommes et les emplois !

Malgré toutes les difficultés qui les attendent dans la carrière, on en trouve toujours de ces fils de petits gentilshommes ou de bourgeois notables désireux de

monter sur les vaisseaux du roi, d'y servir avec ardeur et conscience. Leur race ne s'éteint pas. Est-ce par hasard quelque vaine gloriole qui les tente ou quelque haute ambition qui les anime ? Hélas ! ils doivent être déçus bien souvent. Pour un Beaussier et un Truguet qui deviennent chefs d'escadre, combien resteront en route dans des grades plus modestes. Est-ce l'appât d'une belle solde qui les attire ? Hélas ! de ce côté encore leur déception doit être profonde, car les émoluments sont maigres pour ceux qui servent dans la marine royale : 840 ou 1.000 livres, telle est la solde annuelle d'un sous-lieutenant selon qu'il est de seconde ou de première classe ; le lieutenant de vaisseau de deuxième classe ne touche que 50 livres de plus, soit 1.050 et quand il arrive à la première classe il atteint 1.600 livres. Or c'est là communément le bâton de maréchal de l'officier sans naissance. Si, par un bonheur inespéré, il monte plus haut, sa solde augmente et il peut se croire presque riche : major de vaisseau, il sera payé sur le pied de 2.000 livres, capitaine de vaisseau sur celui de 3.200. Mais ils sont rares les volontaires qui ont de telles visées, ils savent que, même pour un officier noble, le grade de capitaine de vaisseau est un sommet et ils n'entrevoient pas dans leurs rêves un si brillant avenir.

Le commandement d'un navire élevait le traitement dans des proportions sensibles : 45, 50 ou 70 livres par jour étaient allouées au capitaine de vaisseau, suivant l'importance de son commandement, 30 livres au major, 28 au lieutenant, 23 au sous-lieutenant. Les

officiers n'avaient d'ailleurs pas que les commandements pour augmenter leurs ressources : des parts sur les prises faites aux ennemis leur procuraient de sérieux bénéfices ; de plus, l'usage des récompenses pécuniaires s'était depuis longtemps établi, et pour tel fait d'armes, pour tel exploit glorieux, voire même par le seul fait de la distinction des services habituels, des sommes d'argent étaient remises soit à titre de gratification une fois donnée, soit à titre de pension viagère. Ces gratifications et pensions variaient de 1.500 à 600 livres, prélevées soit sur le trésor royal, soit sur les fonds de la marine, soit encore sur les fonds des Invalides, quelquefois même sur les dépenses secrètes. Tantôt la récompense se justifiait amplement quand elle atteignait un Suffren, ou un des Touches, ou un de Tilly, ou un Castellane-Majastre qui avaient illustré leur nom dans les combats[1] ; tantôt elle se justifiait moins quand, par exemple, un major recevait 1.000 livres sur le trésor royal « pour avoir apporté en France la nouvelle de la prise de Saint-Christophe ». Il n'était pas rare qu'un même officier cumulât deux et trois pensions : c'étaient autant de rentes qui venaient grossir ses appointements.

La décoration de l'ordre de Saint-Louis était très prisée dans la marine. Le soin qu'on mettait à ne la décerner qu'au mérite reconnu ou aux services anciens

1. Des Touches reçut 800 livres pour sa victoire sur l'amiral Arbuthnoth ; Lamotte-Piquet 3.000 livres en 1781 et 1000 en 1787 ; Suffren reçut 1500 livres le 1er mars 1780, pour son commandement du *Fantasque*, dans l'escadre de d'Estaing.

augmentait naturellement son prestige. Il était admis, en effet, qu'un officier ne pouvait y prétendre, sauf en cas de guerre, qu'après vingt ans de service et s'il était au moins lieutenant de vaisseau. L'observance de cette règle était de principe absolu, ainsi qu'en témoigne certain mémoire au roi, daté de 1750, où il est dit : « On n'ose proposer pour la croix de chevalier de Saint-Louis un plus grand nombre d'officiers, parce qu'il est de la plus grande importance de rendre cette récompense plus rare, et c'est pour cela qu'on n'y a compris aucun enseigne, quoi qu'il y en ait qui comptent plus de vingt ans de services et dont la conduite, pendant la dernière guerre, mérite des éloges. » Quelques années plus tard, un autre mémoire de proposition était suivi de la mention suivante : « Les témoignages les plus avantageux, rendus sur le compte des sieurs....., lieutenants de vaisseau, militeraient en leur faveur, mais ils ne servent que depuis seize ans et sont trop éloignés encore du temps requis pour obtenir cette grâce. » Moyennement, c'était à vingt-un ou vingt-deux ans de services, et bien entendu s'ils étaient catholiques, que les lieutenants de vaisseau acquéraient le droit de porter « la croix d'émail blanc suspendue par un petit ruban couleur de feu [1] ». Depuis janvier 1779, l'ordre

1. Comme il fallait professer la religion catholique pour être chevalier de Saint-Louis, un ordre nouveau du *Mérite militaire* avait été institué, en 1759, pour récompenser les officiers *étrangers* appartenant à la religion protestante, qui servaient en France. L'ordre comprenait trois grades avec pensions afférentes à chacun de ces grades. Les officiers protestants français ne pouvaient y prétendre, ils ne pouvaient donc recevoir aucun ordre. On lit à ce sujet dans le cahier de la noblesse de l'Agénois. « La noblesse, pénétrée de respect et de reconnaissance pour les services que les officiers nationaux non catholiques ont rendus à l'Etat,

comprenait 40 grands-croix, 80 commandeurs et environ 4.000 chevaliers, dont il revenait à la marine 6 grands-croix, 15 commandeurs, 500 chevaliers. A ces grades étaient attribuées des pensions : les grands-croix touchaient 6.000 ou 4.000 livres, les commandeurs 4.000 ou 3.000, et les chevaliers voyaient leur pension s'élever progressivement depuis 200 jusqu'à 2.000 livres, au fur et à mesure que les vacances se produisaient parmi les titulaires plus anciennement nommés et plus largement dotés [1].

Il va sans dire que les officiers nobles étaient plus favorisés que les autres dans la distribution des grâces de chevalier de Saint-Louis. Sur dix lieutenants de vaisseau décorés en 1789, trois seulement proviennent des bleus, mais ce qui surtout différencie ces derniers, c'est l'âge auquel ils obtiennent cette flatteuse distinction, objet de leurs plus vifs désirs, de leurs plus secrètes ambitions. En 1777, par exemple, dix-huit lieutenants de vaisseau, tous nobles, ayant vingt et un ans de service, sont faits chevaliers ; au-dessous de leurs noms figurent des noms d'officiers bleus avec l'indication de leurs états de services ; ils valent d'être retenus : Eyriès, lieutenant, navigue depuis trente et un ans, a eu nombre de commandements, a soutenu en 1760 un combat qui lui a fait beaucoup d'honneur, et où il a été

supplie le roi de vouloir bien accorder aux officiers non catholiques l'ordre du *Mérite militaire*, comme une récompense de leur valeur et de leurs services. » Un assez grand nombre d'officiers danois et suédois servaient dans la marine. L'un d'eux, Laub, s'étant converti au catholicisme, fut fait chevalier de Saint-Louis en 1775.

1. L'édit du 7 janvier 1779 avait doté l'ordre de Saint-Louis de 450.000 livres de rente dont 56.250 devaient servir les pensions des officiers de mer.

grièvement blessé; Marchesseau, capitaine de brûlot, navigue depuis quarante-quatre ans, a fait vingt-neuf campagnes pour le roi, a eu dix commandements, s'est trouvé à trois combats, a reçu neuf blessures dont huit « considérables », est officier depuis seize ans ; Duclos Guyot, capitaine de brûlot, navigue depuis quarante-trois ans, a fait vingt-quatre campagnes dont cinq pour le roi, a soutenu beaucoup de combats et fait beaucoup de prises, est officier depuis treize ans ; Le Mauff, capitaine de brûlot, navigue depuis trente-quatre ans, a fait seize campagnes composant vingt-trois ans de navigation, a eu plusieurs commandements et s'est trouvé à divers combats, est officier depuis quinze ans. Le plus étonnant de tous ces bleus, gratifiés du ruban de Saint-Louis, est peut-être Pléville le Peley, lieutenant de port et futur ministre de la marine, qui avant d'entrer au service de l'État a fait six campagnes, a eu six commandements, sept combats, beaucoup d'abordages et a reçu plusieurs blessures. En 1744 il a eu la jambe droite emportée, en 1746 sa jambe de bois est emportée à son tour, en 1760 elle l'est une seconde fois; ce n'est qu'en 1773 qu'on le décore, après trente et quelques années de navigation si pleinement remplies.

N'avais-je pas raison de louer tout à l'heure ces jeunes volontaires qui venaient servir sur les vaisseaux du roi avec le seul espoir d'une destinée modeste, peut-être d'une croix de Saint-Louis, entrevue tardivement comme prix de leur bravoure et de leur dévouement. Le sort qui les attend est celui de ces auxiliaires dont je viens de citer les exploits. Et encore ! pour quelques-

uns qui se sont trouvés payés de leurs peines par un ruban de l'ordre royal, combien quitteront le service sans avoir obtenu cette distinction enviée entre toutes! En vain, ont-ils mené la rude vie du corsaire sur quelque brick ou sur quelque lougre au milieu de tous les périls; en vain ont-ils à leur actif vingt campagnes, huit ou dix rencontres avec l'ennemi : pour eux les croix sont comptées.... Quand on songe à tout ce que ces hardis capitaines marchands durent accomplir d'héroïsme ignoré pendant le cours des longues guerres navales du XVIIIe siècle, quand on songe à ces marins infatigables, devenus dans la marine royale officiers sans avenir parce qu'ils étaient sans naissance, on se prend d'admiration pour la petite bourgeoisie des villes maritimes qui enfantait de tels hommes.

Lorsque l'âge et les infirmités viennent, lorsque les officiers sont impropres au service, une pension de retraite leur est octroyée, grâce à la retenue de quatre deniers par livre qui a été faite sur leurs appointements au profit de la caisse des Invalides de la marine. La pension du lieutenant de vaisseau se monte à 400 ou 600 livres, quelquefois à 800. Le taux n'en était pas fixé d'une façon absolue, il dépendait de l'ancienneté des services et de la faveur des chefs. Tel lieutenant, qui recevait la permission de se retirer avec 400 livres sur les Invalides, voyait sa pension doublée par une pension d'égale somme sur le trésor royal. Les blessures et les actions d'éclat faisaient élever la retraite : un lieutenant blessé touchait jusqu'à 1.000 livres, sans préjudice d'une pension de 300 livres qui lui était octroyée

pour perte d'un œil. Le capitaine de vaisseau qui se retirait touchait, selon l'ancienneté et le mérite de ses services, depuis 2.500 jusqu'à 3.000 livres[1]. S'il servait depuis quarante on quarante-cinq ans, ou s'il avait quelque titre spécial à une récompense, il recevait 3.600 livres, et on lui conférait en même temps les provisions honoraires de chef d'escadre[2]. Excellent usage qui permettait de débarrasser les cadres des serviteurs âgés en leur donnant une dernière satisfaction d'amour-propre. Les services éminents valaient de beaux avantages : d'Orvilliers se retira en conservant ses appointements de 12.000 livres comme lieutenant général et de 6.000 livres comme commandant de la marine à Brest. L'illustration d'un ancêtre n'était point non plus chose vaine : le capitaine de vaisseau Bart, petit-fils du fameux Jean Bart, se retira en 1775 avec les provisions de chef d'escadre et une pension exceptionnelle de 12.000 livres. Les veuves étaient pensionnées, mais il semble qu'aucune règle ne présidât à la concession de leurs secours; quelques-unes touchaient la totalité, d'autres une partie seulement de la retraite de leur mari. Les influences, les protections étaient sans doute

1. Il n'y avait pas, jusqu'en 1788, de droit réel à obtenir la retraite à tel ou tel âge, après tant d'années de service. Le 3 décembre 1786, le ministre écrit dans les ports : « Le roi a déclaré que son intention est de ne plus accorder de retraites au delà de celles qui sont en proposition, et que si, d'après cette décision, quelques officiers persistaient dans leur demande, ils seraient les maîtres de quitter le service, mais ne pourraient s'attendre à avoir de pension. » Un règlement particulier parut le 24 juin 1788, il contient ceci, art. VI : « Un officier peut, après vingt ans de services, obtenir une pension de retraite égale au tiers de ses appointements. » En outre l'on devait compter chaque année de mer pour deux ans pendant la guerre et pour dix-huit mois pendant la paix.

2. Lettres de la Cour, du 28 mai 1785. (*Archives de la marine*, Toulon.)

mises en jeu pour obtenir cette réversibilité sur la tête des femmes, et la faveur servait les unes au détriment des autres. La veuve de Laclochetterie le héros du combat de la *Belle-Poule*, reçut 1.500 livres de pension tandis que les veuves d'autres capitaines de vaisseau, moins brillamment connus, avaient jusqu'à 2.400 livres[1]. Les enfants non plus n'étaient point oubliés : on leur allouait en général une petite rente lorsqu'ils perdaient leur père ; d'ailleurs, la réversibilité des pensions ne s'étendait pas qu'aux descendants directs : des sœurs, des nièces et des neveux d'officiers morts touchaient 250, 300 ou 400 livres.

La générosité du roi se trouvait mise à contribution, lorsqu'un malheur privé venait atteindre un membre de la marine. En feuilletant les dossiers des officiers conservés aux archives du ministère, on voit souvent des secours attribués sur le trésor royal à la suite de revers de fortune. L'État indemnisait aussi les officiers malades qui avaient besoin d'aller aux eaux et, à en juger par le nombre des gratifications accordées pour ce motif, les médecins du XVIIIe siècle devaient être grands partisans des cures par les eaux thermales. Pour ces déplacements, un officier supérieur touchait 1.000 livres, un lieutenant de vaisseau 600 et un élève 400. Quand il s'agissait de couvrir les frais qu'occasion-

1. Mme de Traversais, par exemple, veuve d'un capitaine de vaisseau, reçoit en 1777, 2.400 livres et sa sœur 300. La femme de Ducouédic est mieux traitée que la veuve de Laclochetterie, sa pension est de 2.000, réversible sur ses trois enfants, indépendamment d'une pension de 500 livres attribuée à chacun des enfants, pour en jouir dès la mort de leur père. La veuve d'un lieutenant général est inscrite sur le trésor royal pour 5.000 (Mme de Maurville, 11 mars 1784 : celle d'un vice-amiral pour 6.000 (Mme de Roquefeuil, 29 avril 1781).

naient des blessures, les allocations étaient plus élevées [1].....

Si j'ai longuement énuméré les dons en argent que les officiers de la marine recevaient comme récompenses, cadeaux, secours ou indemnités, c'est que le grand nombre de ces gratifications contribue à expliquer la disparition des sommes énormes qui s'engouffraient dans les caisses royales. Ce n'était pas seulement la Maison du roi avec son luxe de personnel qui coûtait cher à la France, c'étaient tous ces officiers que le roi croyait devoir récompenser, indemniser, défrayer, pensionner, par des « grâces viagères ». On sait le mot de Louis XV : « J'ai des officiers dont je n'ai pas besoin, mais je suis sûr qu'ils ont besoin de moi [2]. » Ceux-ci, à vrai dire, abusaient un peu de la faveur qu'on leur témoignait, puisqu'en 1789 ils touchaient, de ces « grâces », 28 millions de livres [3]. Les officiers de l'armée de terre étaient d'ailleurs beaucoup plus comblés que leurs collègues de la marine. Ils sollicitaient plus souvent, ils émargeaient davantage ; aussi Turgot a-t-il été sévère pour eux : « Des grâces de toutes sortes sont accordées aux officiers et grossissent d'autant, en réa-

1. En 1779, Ducouédic reçoit 1.200 livres pour les soins de blessures reçues lors du glorieux combat de la *Surveillante*, en 1780, *une décision intervint accordant à sa veuve* une somme de 6.000 livres pour l'indemniser des frais de la maladie de son mari.

2. *Mémoires* de Buzenval.

3. « Nos opérations ont servi à faire connaître l'étendue des grâces viagères connues sous le nom de pensions, gratifications annuelles, appointements conservés, subsistances et plusieurs autres dénominations encore. Sa Majesté elle-même a été surprise d'apprendre que ces différentes grâces formaient actuellement une charge pour ses finances d'environ 28 millions. » Necker, *Compte rendu*, 2e partie.

lité le budget de la guerre. Dans la noblesse militaire française, tout le monde se fait un titre de sa ruine pour en être dédommagé par l'État. »

Malgré les récompenses pécuniaires, malgré les gratifications reçues, les officiers de la marine royale étaient talonnés par le besoin d'argent ; de là certaine fâcheuse habitude dont se montrèrent coutumiers beaucoup d'officiers, non des moins nobles, ni des moins bien apparentés. Quand le sort les désignait pour une campagne lointaine, ils embarquaient à leur bord une quantité d'objets de toutes sortes pour les revendre avec bénéfice dans les relâches ; cela s'appelait « embarquer une pacotille ». L'auteur du *Matelot politique* s'écrie à ce propos : « Devrait-on voir des officiers de vaisseau déclamer contre le commerce et ne pas rougir d'être porteurs de pacotilles! Comment allier cet acte de roture avec un ton de noblesse? » Peut-être, après tout, ces messieurs prenaient-ils à la lettre l'édit rendu en 1669 sous l'inspiration de Colbert, et décidant que « commerce de mer ne faisait point déroger à la noblesse » ? Peut-être aussi se croyaient-ils peu coupables d'imiter l'exemple du gouvernement de leur pays, qui se livrait lui-même à une audacieuse contrebande de piastres et de lingots d'or dans le port de Cadix[1]? Quoi qu'il en soit, ces goûts mercantiles faisaient le plus

1. *Mémoires* du duc des Cars, vol. I, p. 85. « Était-ce un procédé noble de la part du roi d'envoyer des bâtiments à lui dans les ports de Sa Majesté Catholique avec l'ordre d'y recevoir toutes les piastres, tous les lingots d'or que les négociants y feraient porter par des contrebandiers ? Les négociants ne s'en tenaient pas là, ils nous offraient de passer nous-mêmes des lingots en remettant au porteur le bénéfice accordé au contrebandier. Un ministre de la marine eût-il jamais dû exposer des gentilshommes, des officiers à l'appât d'un lucre aussi bas? »

mauvais effet; les négociants jaloux et lésés dans leurs affaires s'en expliquaient librement; ils laissaient entendre des choses désobligeantes sur le compte des officiers. Lorsqu'en 1779, une escadre fut organisée sous le commandement du chevalier de Ternay, pour aller aux Indes, le bruit se répandit qu'il avait mis de la pacotille sur ses vaisseaux[1]. Il s'en disculpa avec énergie : « Un homme vertueux, dit-il, ne devient pas tout d'un coup un pacotilleur honteux. » Mais il ne put se porter caution des officiers du *Sévère*, l'un de ses navires en armement à Lorient : « Je n'ai pas la certitude qu'ils n'aient rien embarqué, mais mon projet était de faire tout confisquer en arrivant à l'île de France au profit du roi. » Les ministres s'émurent de ce brocantage indigne d'officiers[2]. Les ordonnances de 1786 du maréchal de Castries continrent nombre d'articles prohibant ce trafic illicite; un paragraphe surtout est formel : « Défend Sa Majesté au commandant de recevoir sur son bord aucune marchandise à moins d'y être autorisé par des ordres supérieurs; de

1. Quand on avait armé à Toulon, en 1756, l'escadre de M. de la Clue « les officiers s'occupant davantage de faire quelques pacotilles ne restaient point à leur bord pour contenir quelques matelots qui désertaient ». Brun. *Guerres maritimes*, p. 402.

2. Voici au surplus des instructions remises à un commandant : « Sa Majesté ordonne très expressément de tenir la main à ce qu'il ne soit chargé d'autres effets que ceux qui concernent l'armement et de veiller également à ce qu'il ne soit embarqué aucune marchandise ni denrée de commerce. Elle lui défend en même temps de faire et de souffrir qu'il soit fait par les officiers et gens de l'équipage aucun commerce directement ou indirectement. C'est un article qui exige la plus grande attention de sa part et Sa Majesté le rendrait personnellement responsable de tout ce qui pourrait se passer à cet égard de contraire à ses intentions. » (*Archives de la marine.*) *Instructions* au sieur Begon, commandant le *Rossignol*, 1774.

se mêler directement ni indirectement d'aucun commerce, ni de souffrir qu'il en soit fait à peine de cassation et de dix ans de prison. » Pour justifier la sévérité de ces mesures répressives, les abus devaient être bien criants. Le désintéressement, il faut l'avouer, n'était pas alors au nombre des vertus militaires. A Toulon, en 1785, la municipalité ayant frappé d'un droit d'octroi le vin destiné aux officiers, qui précédemment entrait en franchise, le grand corps protesta et se plaignit que les autorités de la ville voulussent « restreindre les privilèges des officiers, au lieu de leur donner encore plus d'étendue ». Ne vous hâtez pas cependant de taxer de petitesse d'esprit ce souci de mêler l'honneur à l'intérêt; songez d'abord à la différence des temps, des idées et des milieux. Avant de condamner les mœurs, n'oubliez pas que les règlements eux-mêmes consacraient des pratiques qui nous paraissent choquantes aujourd'hui, comme celle d'attribuer au chef d'état-major des escadres le produit des peaux de bœufs servant à l'alimentation des équipages. Les escadres de vingt ou même de trente navires[1] n'étant pas alors une rareté, on peut estimer le profit que leurs majors devaient retirer de la vente des peaux des animaux mangés à bord. « M. de Granchain, dit son panégyriste, était rentré dans son domaine seigneurial avec un accroissement très considérable de sa fortune, car à sa charge

1. D'Orvilliers en 1779 avait 32 vaisseaux sous ses ordres; de Grasse, parti de Brest en 1781 avec 21 vaisseaux, en eut plus tard 38 sous son commandement. Le chevalier de Ternay, dont il est question plus haut, avait une escadre de 40 bâtiments montés par 6.000 hommes.

de major de l'escadre de MM. de Ternay et de Barras, étaient attachés de grands profits. Toutes les peaux des bœufs abattus lui appartenaient; c'était la source principale des capitaux qu'il avait rapportés avec lui [1]. » Si de tels bénéfices étaient licites pour les chefs des escadres, il est difficile de reprocher aux officiers d'avoir cherché à se procurer d'autres profits que leur solde. Gardez votre sévérité pour certains commandants de l'escadre de l'Inde, pendant la guerre de 1778, qui ne craignirent point de faire passer le soin de leur intérêt avant celui de leur pays [2]; mais excusez leurs collègues, coupables seulement d'avoir voulu arrondir leurs revenus. « On ne pouvait avoir bon air sans un peu de fortune, dit Mme de Genlis. »

S'il ne faut point juger les hommes d'une époque avec les idées d'un autre temps, il convient aussi de mettre en lumière tout ce qui peut les absoudre. Or sait-on quelle situation le gouvernement royal faisait à ceux qui le servaient? Les payait-il régulièrement ? Leur versait-il exactement la solde promise ? Hélas non ! La disette des caisses de l'Etat s'y opposait. On était contraint de donner aux officiers de simples acomptes que, pour comble, on espaçait irrégulièrement, si bien qu'il

1. Un ordre du roi, en date du 7 janvier 1786, proscrivit ce bénéfice des majors.

2. Dès leur arrivée à l'île de France, ils s'y étaient rendus acquéreurs de propriétés, que l'inaction de leur premier chef, le chevalier d'Orves, leur avait permis de surveiller à loisir. Eloignés de leurs exploitations par les croisières de Suffren sur les côtes de l'Inde, ils en conçurent du dépit et si plus tard ils montrèrent de la mauvaise volonté, « on ne soupçonna pas leur bravoure, mais on en conclut qu'ils désiraient des avaries pour forcer l'escadre à se réfugier à l'île de France ». *Essais historiques* du chevalier de la Serre, p. 271-273.

leur était dû plusieurs mois, quelquefois même des années entières de leurs appointements. Sous la régence, il fallut prolonger de trois mois en trois mois, pendant six ans la surséance qui leur était accordée pour le paiement de leurs dettes. « Un de mes étonnements, écrit M. de Vauvré en 1716[1], est de voir la constance des officiers de tous rangs et comment ils peuvent subsister. Mgr le comte de Toulouse, M. le maréchal d'Estrées et nous, ne cessons de représenter leur triste situation, mais quelque pitié qu'elle fasse à M. le duc d'Orléans, nous voyons qu'il est dans l'impossibilité d'y remédier. » Ces représentations sur le non-paiement des soldes se reproduisirent sans cesse pendant tout le cours du siècle et le gouvernement demeura impuissant à changer les choses ; pour toute réponse il invoquait « le malheur des temps ». C'est un refrain qui ne variait pas. En vain les ministres étaient-ils animés des meilleures intentions, la pénurie des fonds paralysait leur bonne volonté et le trésor était toujours en retard vis-à-vis des officiers. On leur délivrait des créances sur l'Etat qui se négociaient avec 40 ou 50, parfois 72 pour 100 de perte ; un jour même on remit sous le sceau du secret à un officier, qui criait misère, 2.000 livres en marchandises de l'arsenal à valoir sur ses appointements. Ni M. de Rouillé, ni Choiseul, venus au ministère avec le désir de changer cette situation déplorable, ne purent y parvenir, et M. de Gueudreville, intendant à Toulon en 1770, écrivait à son frère, le ministre de

1. Intendant de Toulon.

Boynes : « Nous sommes dans la plus grande détresse ; il est dû aux officiers neuf mois de l'année dernière et six mois de celle-ci, ils sont réduits aux expédients les plus désagréables et les plus ruineux. » Longtemps après cette lettre, dans les derniers jours de l'ancien régime, les intendants faisaient encore le plus triste tableau de la position des officiers. Celui de Rochefort écrivait le 28 juin 1788 : « Je vous épargne le détail fastidieux de l'âpreté révoltante, des instances outrées de la plupart des officiers pour être payés de ce qui peut leur être dû. Ce sont des assauts journaliers à soutenir. » De Toulon les mêmes doléances étaient répétées au même moment, presque dans les mêmes termes : « S'il ne m'arrive point d'argent, disait Malouet, je serai obligé de me soustraire moi-même aux demandes et aux plaintes dont je suis assailli [1]. » A Brest le mal était aussi grand : « Votre lettre précédente ne me laissait pas encore sans quelque espérance de secours, la dernière la détruit absolument et notre détresse nous effraie. Le comte d'Hector (le commandant de la marine) la trouve aussi pénible pour lui que pour moi : il lui répugne de vouloir forcer des officiers à payer leurs dettes lorsqu'ils lui répondent qu'ils auraient payé si le roi les payait [2]. »

Les malheureux officiers, dont beaucoup étaient nés sans biens, se voyaient donc réduits aux abois. Victimes du désarroi des finances, ils me semblent bien excu-

1. Lettre au ministre du 27 septembre 1788. (*Archives de la marine.*)

2. Lettre au ministre du 30 avril 1788. (*Archives de la marine.*)

sables d'avoir contracté certaines habitudes mercantiles. Il est beau de servir pour l'honneur, mais la faim qui, dit-on, fait sortir le loup du bois, peut contraindre les gens les plus dignes et les plus nobles à trafiquer de leur métier.

L'inexactitude apportée dans le paiement de la solde rendait la vie matérielle singulièrement difficile au personnel de la marine royale. Les officiers achetaient tout à crédit et beaucoup d'entre eux avaient de grosses dettes, dont ils ne pouvaient pas s'acquitter. Aux créanciers, qui se plaignaient, les aristocrates du grand corps ripostaient sur un ton plus que méprisant. L'un d'eux, par exemple, M. de Nieul, commandant de la marine à Toulon, ne comptait pas les dettes des élèves envers les maîtres de café, « étant bon, disait-il, que ces gens-là perdent quelquefois ». Mais ces *gens-là* ne se laissaient point toujours faire : de là des querelles, des disputes, où les plus ardents mettaient l'épée à la main, avec d'autant plus de sans-gêne qu'ils se sentaient tacitement approuvés par leurs supérieurs hiérarchiques. Cette humeur batailleuse ne se manifestait pas seulement à propos des règlements de comptes avec les commerçants : à Toulon et à Rochefort les gardes de la marine étaient d'une turbulence telle que personne dans la ville n'était à l'abri de leurs fantaisies. Les chefs réprimaient mollement ces écarts de jeunesse qui, toutefois, n'excluaient ni les habitudes de travail, ni le désir de s'instruire.

Le goût des études scientifiques vivement encouragé, sous la Régence, par M. de Maurepas, était allé se déve-

loppant sous ses successeurs. L'inaction imposée aux officiers, par suite de l'amoindrissement du rôle de la marine, leur avait créé des loisirs qu'ils avaient employés à accroître leurs connaissances théoriques. C'est ainsi que le règne de Louis XV, si désastreux d'autre part, fut celui où la science nautique fit le plus de progrès. A côté de Bernouilli, de Bouguer, et de Bordé de la Villehuet qui écrivirent des *Traités du navire*, Duhamel publia ses ouvrages sur les cordages et sur les bois, M. de Moroges posa les éléments d'une *Tactique Navale*. C'est l'époque où Lalande, Clairaut et d'Alembert travaillèrent aux tables de la *Connaissance des temps* pour le plus grand profit des navigateurs ; où les horlogers Leroi et Berthoud perfectionnèrent la montre marine, inventée en 1750 par l'anglais Harrisson. Fleurieu fit un voyage dans l'Atlantique [1] et y démontra victorieusement le parti qu'on pouvait tirer du chronomètre, en même temps que Lacaille dressait son premier catalogue d'étoiles. Bientôt après, Borda inventa son cercle à réflexion. La navigation astronomique, la seule exacte et sûre, ne date réellement que du milieu du XVIII[e] siècle, où elle a détrôné la navigation, dite par l'estime si souvent sujette à des erreurs dangereuses. Une association connue sous le nom d'*Académie Royale de Marine*, prit une très grande part à ce progrès. Fondée à Brest en 1752, elle vit ses membres dispersés

1. A bord de l'*Isis*, en 1768 et 1769. Deux ans plus tard, la frégate *la Flore* fut armée pour entreprendre un voyage scientifique, qui dura du 2 décembre 1771 au 8 octobre 1772. L'Académie des sciences désigna Borda pour embarquer sur la *Flore*. En 1776, nouveau voyage scientifique confié à la *Boussole*, placée sous le commandement de Borda.

par la guerre de Sept ans ; réorganisée en 1769, elle reçut les encouragements de l'Etat, « afin d'éclairer la pratique de la navigation en la soumettant à l'épreuve d'une théorie rigoureuse, de rechercher les moyens de perfectionner l'art nautique et plus encore les sources d'où dérivent ces moyens ». Les officiers qui en firent partie, de Chabert, de Marguerie, Thévenard, de Granchain, etc., comptèrent parmi les savants [1]. Leurs mémoires, leurs discussions, leurs livres élargissaient le champ des connaissances nautiques, tandis que les expéditions scientifiques se multipliaient, les unes conduisant le Père la Feuillée aux îles Canaries ou La Condamine et Bouguer au Pérou, les autres entraînant les Surville, les Bougainville, les Kerguelen dans les pays inconnus des océans inexplorés [2].

Les officiers de Louis XVI bénéficièrent des connaissances théoriques acquises par leurs devanciers et continuèrent leur tradition ; mais l'étude des sciences exactes ne les absorba pas tout entiers. Déjà, depuis Choiseul, on faisait une large place à la pratique dans les études des gardes de la marine, et les officiers s'y

1. Elle comprenait en 1789, 10 académiciens honoraires, 9 associés, 24 ordinaires, 2 vétérans, 13 adjoints, 23 correspondants, soit 81 membres ; on y comptait des officiers de marine, des intendants, des abbés, 1 chanoine, des mathématiciens, des médecins, 1 historien, 1 physicien, des hydrographes. Elle a brillé d'un si vif éclat que les membres de l'Académie des sciences briguèrent l'honneur de lui être associés et que même, en 1771, les deux compagnies furent affiliées. (Doneaud. *Revue maritime*, 1872.)

2. Les esprits éclairés du XVIIIe siècle s'intéressaient aux voyages. L'abbé Galiani écrit de Naples à Mme d'Epinay le 26 octobre 1771 : « Je lis Bougainville à force et j'entends mieux le taïti que le patois marin. » Dans une autre lettre de 1772, adressée à Diderot, il parle de voyages et de géographie à propos de l'*Histoire des voyages* de l'abbé Prévost. Ailleurs il demande à Mme d'Epinay de lui procurer le voyage des Danois en Arabie. (Lettre du 19 décembre 1772.)

adonnaient d'eux-mêmes, sentant bien que cette pratique avait été trop négligée dans le passé et que l'abandon où on l'avait tenue avait eu les plus funestes conséquences. Par cette nouvelle orientation de l'activité du personnel, l'allure de la marine s'était complètement modifiée en quelques années. Le temps n'était plus où un auteur pouvait écrire : « La plupart des officiers de la marine française regardent l'art des manœuvres comme inutile pour eux, et faite pour la marine du second ordre, qu'on appelle la marine bleue. Comme ils sont fait pour commander, ils donnent tout à la théorie et laissent la pratique au matelot qui, par état, est obligé de l'apprendre[1]. » Depuis l'ordonnance de 1765, « les officiers commandent eux-mêmes la manœuvre, le maître ne faisant que répéter le commandement[2] ». Ils ne se contentent plus, comme le permettait l'ordonnance de 1689 « d'être *présents* à toutes les manœuvres qui se feront pendant leur quart et d'empêcher le bruit et la confusion », ils ne doivent quitter le pont sous aucun prétexte pendant leur quart, même pour faire le point ou prendre leurs repas[3]. Le pilote, sur qui tout reposait jadis dans la conduite du navire, a perdu peu à peu de son importance, il n'est plus chargé que de surveiller la route et les signaux, il est devenu ce qu'il est resté depuis : le timonier en chef. Si naguère encore les commandants sollicitaient l'em-

1. Châteauveron. *Le Matelot pratique*, 1765.

2. Ordonnance de 1765, titre VII, art. 76.

3. « Les officiers n'étaient alors que des quartiers-maîtres destinés à encourager les matelots, à faire ce que les maîtres commandaient. »

barquement d'officiers bleus sur leur vaisseau, afin de profiter des connaissances qu'ils avaient acquises en courant les mers sur les navires marchands, aujourd'hui il n'en est plus ainsi. C'était déjà, dans l'escadre de d'Estaing aux Antilles, un continuel sujet de raillerie de voir l'amiral obligé de s'en remettre à la sagacité et au savoir d'un capitaine marchand de Saint-Malo, qu'il avait mis à son bord comme coadjuteur ou conseiller. On n'admet plus qu'un officier ignore une branche quelconque de son métier. Les gardes-marine ne rougissent plus « de porter la main au gouvernail », et, devenus lieutenants ou capitaines de vaisseau, ils sont à même de se passer de ces anciens capitaines de commerce ou de ces bas-officiers qu'ils traitent par ailleurs si dédaigneusement. Un écrivain le leur a dit : « Soyez vos premiers pilotes et vos maîtres ; si la gloire vous est chère, apprenez du moins à l'acquérir : votre vie n'est-elle pas d'un assez grand prix pour que vous preniez la peine de l'assurer? Est-il un dépôt plus sacré que l'intérêt de l'Etat? Pourquoi donc avez-vous la faiblesse de le confier? C'est l'art de manœuvrer qui fait le grand homme de mer[1]. » Les officiers ont écouté cet avis ; ils ont fait plus, ils ont senti quelle humiliation c'était pour eux de se trouver dans la dépendance d'un subalterne, et ils ont résolument appris tout ce que le métier exigeait de savoir pratique. L'ordonnance de 1786 fait peser sur eux tout le poids du service à bord. Sur un navire, les officiers de quart

1. *Le Matelot politique*, p. 50.

sont au nombre de quatre, et ils ont, en outre, le soin de ce qu'on appelle des détails : l'un est chargé de l'artillerie, l'autre de la manœuvre, de la voilure, le troisième de la coque, le quatrième des vivres et en même temps des observations et de tout ce qui concerne le pilotage. Les capitaines ne le cèdent en rien à leurs officiers. Ils ont, eux aussi, cultivé avec ardeur les différentes connaissances nécessaires au marin, en particulier l'art de la manœuvre. Beaucoup y excellent. Les escadres d'évolutions, armées presque tous les ans pendant quelques mois, depuis le milieu du XVIII[e] siècle, ont grandement contribué à cet heureux résultat. Aussi en 1778, quand la guerre éclate, les commandants sont à la hauteur de leur mission, et, dans le procès fait à l'amiral Keppel pour n'avoir point battu notre escadre à Ouessant, les Anglais déposent « qu'ils étaient loin de s'attendre à voir les Français manœuvrer avec autant d'aisance, de fermeté et de talents maritimes qu'ils en ont montré ».

A cette haute valeur professionnelle, les officiers ajoutent-ils le saint respect de la discipline, qui fait la force des flottes et des armées ? On a souvent affirmé que non. Je montrerai plus tard combien cette affirmation est exagérée. Pour frondeurs qu'ils paraissent, messieurs du grand corps ne méritent pas le reproche d'être insubordonnés ou même insoumis. La vérité très franche est qu'ils comprennent mal les règles étroites qu'impose la servitude de leur état, ils ont une certaine indépendance d'allures, ils manquent, en un mot, d'esprit militaire. Dieu me garde de les absoudre !

Mais je ne puis oublier qu'ils sont les contemporains de ce prince de Ligne, au dire duquel il est aussi à « la mode de désobéir sous Louis XVI que d'obéir sous Louis XIV ». Ils ont, par exemple, de la répugnance à s'astreindre au port de l'uniforme qui leur est prescrit. Les règlements multiplient les rappels à cette obligation, en défendant de faire aucun changement ni à l'habit de drap bleu de roi doublé de serge écarlate, ni à la veste et culotte écarlate ; peine perdue [1] ! Certains officiers, enclins à la coquetterie, ajoutent à leurs vêtements mille agréments de fantaisie, qui ne peuvent convenir à la tenue militaire. Parfois c'est le contraire de la coquetterie qu'il faut réprimer. « Suffren, dit un de ses biographes, se tenait hors des grandes occasions en corps de chemise que recouvrait une veste de coton légère qu'il ne boutonnait jamais. Sa coiffure habituelle était un chapeau de feutre gris à larges bords, qui lui avait été donné par son frère l'évêque de Nevers, et qu'il ne quittait point dans les combats [2]. » Si le chef illustre de l'escadre de l'Inde se contentait de ce costume, les officiers ne devaient pas se croire bien coupables en ne s'habillant pas strictement suivant l'ordonnance [3].

1. Beaucoup d'officiers voyaient dans l'uniforme une livrée et se refusaient à l'endosser. *Essai sur la marine*, par le chevalier de ***, 1782.

2. *Histoire du bailli de Suffren*, par Cunat, p. 350.

3. « L'habit que l'on appelle le grand uniforme est trop beau et trop cher ; il y a beaucoup d'officiers qui ont vieilli dans le corps sans jamais l'avoir fait faire. Cette profusion de galons d'or est une suite de cet esprit de magnificence que Louis XIV a porté dans toutes les institutions. Je voudrais qu'on en diminuât beaucoup le galon. » *Essai sur la marine*, par le chevalier de ***, p. 43, 1782.

Que cette indépendance d'allures ne cause pas trop d'alarmes. Si elle prend des proportions inquiétantes pour la bonne marche du service, il ne dépendra que du ministre et de son énergie de la faire disparaître. Elle a d'ailleurs l'avantage de développer l'esprit d'initiative chez les officiers. Ce ne sont pas seulement les grands chefs d'escadre, comme les Suffren ou les d'Estaing, qui ne se croient pas obligés de se conformer aux instructions du ministre, lorsqu'ils jugent ces instructions contraires aux intérêts de la France [1], ce sont les simples officiers qui, dans les circonstances les plus ordinaires du service, savent prendre sur eux telle décision nécessaire et en assumer l'entière responsabilité [2].

L'esprit de corps était porté dans la marine à un point extrême et, comme il arrive souvent, cette précieuse qualité dégénérait, par son excès même, en un fâcheux esprit de coterie. Gentilshommes très imbus de leurs privilèges, membres d'un corps fermé, messieurs « de l'épée » tenaient en médiocre considération quiconque n'était pas des leurs. Les officiers d'administration, dédaigneusement appelés officiers « de plume », étaient particulièrement en butte à la hauteur

1. En 1782, « les dépêches du ministre ordonnaient au commandeur de retourner à l'île de France et de n'en repartir qu'avec des renforts qui devaient accompagner ou suivre M. de Bussy. Si la France n'eût eu qu'un homme ordinaire à la tête de son armée navale, c'en était fait des possessions de nos alliés dans cette partie du monde et jamais la France n'eût pu y recouvrir un pouce de terrain. Un autre chef eût gémi sur la faute qu'on lui faisait commettre, mais il eût obéi pour ne pas assumer sur lui la responsabilité des événements, Suffren resta cependant. » *Histoire du bailli de Suffren*, par Cunat, p. 145.

2. Le commandant de la marine à Toulon, arme de lui-même, sans prendre l'avis du ministre, une frégate de 26 canons, pour riposter aux insultes de corsaires barbaresques établis sur nos côtes. (Lettre du ministre, du 2 juillet 1786. *Archives de la marine.*)

des militaires. Sortis pour la plupart des classes bourgeoises ou roturières, les pauvres « plumitifs » étaient jugés très audacieux d'aspirer à quelques honneurs ou prérogatives. De là, entre les deux corps de l'épée et de la plume, un état continuel d'hostilité. Loin de détruire cet antagonisme, les ministres l'entretenaient au contraire, en faisant varier les règlements au gré des influences qu'ils subissaient à tel ou tel moment. Choiseul mit par exemple l'administration dans une certaine dépendance des officiers militaires et la plume se trouva lésée; de Boynes voulut rétablir l'équilibre en fortifiant la plume au détriment de l'épée et ce fut l'épée qui protesta jusqu'à ce que M. de Sartine changea encore l'organisation... La lutte entre les deux corps était ainsi ranimée sans cesse, et l'abîme qui les séparait se creusait chaque jour[1]. Il y avait parfois sans doute quelque tort à l'actif des officiers d'administration, mais ce tort consistait moins dans un défaut d'accomplissement de leurs devoirs que dans l'imprudence qu'ils avaient de blesser l'amour-propre des officiers militaires. Quand un jour ils s'avisèrent de vouloir porter l'épée et de remplacer leur uniforme gris de fer par une tenue bleu de roi, couleur du grand corps, celui-ci faillit se lever en masse : c'était attenter à ses prérogatives. Les épées furent tirées de part et d'autre, à la suite de disputes et d'altercations. Les jeunes gens étaient, cela va sans dire, les plus animés, les plus avides de bataille; mais les chefs, malgré leur

1. V. Brun, *Guerres maritimes*, t. Ier, p. 399 et 400.

âge, n'avaient point en ces affaires toute l'impartialité désirable et le ministre lui-même ménageait visiblement les officiers militaires. Aussi la jalousie des deux corps n'allait-elle pas s'effaçant, malgré les changements qui se produisaient dans l'esprit public, à mesure que le siècle approchait de sa fin.

Les officiers bleus n'étaient pas mieux placés que les officiers de plume dans la faveur des officiers rouges. « Ils nous répugnent beaucoup, écrivent ces derniers et c'est à qui ne fera pas campagne avec eux [1]. » Fâcheux dédain qui entraînait à de coupables aberrations, témoin le refus du duc d'Aiguillon, gouverneur de Bretagne, d'utiliser les services d'un brave capitaine de flûte, Cornic-Duchêne, se proposant en 1761 pour incendier, avec des brûlots, l'escadre mouillée par Keppel à Belle-Ile. C'était un bleu, on passa outre à sa demande et l'escadre ennemie ne fut pas inquiétée [2]. Quelques esprits plus sages [3], comme le lieutenant général de Rions, déploraient cet exclusivisme qui éloignait de la marine de précieux serviteurs « en les avilissant tous, en les traitant avec hauteur et mépris ». Mais les esprits avisés étaient malheureusement en petit nombre et l'on voit un officier distingué, le lieu-

1. Les bleus ne comptaient pas pour les chefs. Seul d'Estaing les appréciait, il les accablait de prévenances, mais son sentiment était intéressé. Il se vengeait, par cette sympathie, du dédain que lui témoignaient les officiers nobles, trop exclusifs pour oublier son *instrusion* dans leur corps.

2. *L'Observateur anglais*, 1777, t. Ier.

3. « C'est surtout à Toulon que l'on trouve de ces officiers plus justes et plus véritablement sensés, c'est une justice que l'on doit à ce département ; on y rencontre plus d'honnêteté et de politesse, plus de cette urbanité qui distingue la nation française. » *Essai sur la marine*, par le chevalier de ***, p. 12.

tenant de vaisseau de Granchain, écrire à un de ses collègues en 1780 : « Tu me dis que tu entends vanter les capacités et les belles actions des officiers auxiliaires, je croyais que cet absurde enthousiasme n'existait que dans les villes de commerce. Au surplus, tu peux répondre aux partisans aveugles des auxiliaires que pas une des actions éclatantes de la guerre n'a été faite par eux et que même, dans le petit nombre de bâtiments qu'ils commandent, il n'y en a pas encore un seul qui se soit battu sérieusement. » Paroles injustes qui reflètent bien l'opinion des officiers rouges et qui se trouvent pourtant démenties par les faits. Dans le célèbre combat de la *Belle-Poule*, les officiers auxiliaires Damard et Sébire, s'étaient comportés avec toute la bravoure et le sang-froid des militaires les plus aguerris. Plus tard, dans l'Inde, au combat du 6 juillet 1782, ce furent deux officiers bleus, Dieu et Rosbo, qui, à bord du *Sévère*, s'élancèrent sur la dunette pour sommer leur commandant de rehisser le pavillon lâchement amené dans une minute de faiblesse [1]. C'est un bleu, ce capitaine Granière, commandant le transport *les Deux-Amis*, qui se défendit à portée de pistolet contre la frégate anglaise la *Sea-horse* et força celle-ci à se retirer, tandis qu'une corvette *la Pourvoyeuse*, commandée par un officier rouge assistait à ce haut fait d'armes sans y prendre part [2]. C'est encore

1. Le commandant du *Sévère*, de Cillart, fut démonté par Suffren.

2. C'est à cet événement fâcheux et à d'autres analogues, que les cahiers du tiers état de Vannes faisaient allusion quand ils émettaient le vœu suivant : « En temps de guerre on fera toujours convoyer les flottes de commerce de préférence

un bleu, ce capitaine de brûlot, Trublet de Villejégu, qui, second du vaisseau *le Flamand*, le 20 juin 1783 au combat de Goudelour, remplaça son commandant tué dès le premier feu et étonna Suffren par sa hardiesse et ses brillantes manœuvres. Ils méritaient mieux que du dédain ces hommes qui avaient guerroyé pendant cinq ans sur les vaisseaux du roi et qui se nommaient Le Joille, Bompard, Ganteaume, Lhermitte, Linois, Lucas, Motard, etc. Ils se tiennent encore à l'écart, modestes et résignés comme des gens dont l'avenir est borné, « mais bientôt le flot de la révolution les soulèvera avec tant d'autres, Voltaire et les encyclopédistes, les droits de l'homme surtout, rapportés du nouveau monde, leur frayeront le chemin des plus hauts grades de la marine[1] » et ils s'y montreront aussi vaillants, aussi habiles que les meilleurs des marins de l'ancien régime.

La bravoure n'était pas tout leur mérite : très dévoués, très attachés à leurs devoirs, ils étaient souvent de parfaits serviteurs du pays. Leur éducation péchait-elle en quelques points? manquaient-ils de cette distinction de manières, qui rend le commerce des hommes agréable? n'avaient-ils pas toute l'élégance des gens de Cour? Cela se peut. Toutefois ne doit-on pas

par des officiers venus de la marine marchande. » Un commentateur des cahiers de 1789, ajoute cette réflexion : « On poussait si loin le dédain pour le commerce, que souvent, à plaisir, on laissait prendre ses bâtiments. » (Grille. *Mémoires pour servir à l'introduction de la Révolution*, 1825.) Cf. un passage de Raynal dans son livre des *Révolutions en Amérique* : « Officiers de marine, dit-il, vous vous croyez avilis, de protéger, d'escorter le commerce. Apprenez que la gloire de conserver vaut mieux que celle de détruire! Dans l'antique Rome, etc... »

1. Jurien de la Gravière. *L'amiral Baudin*, p. 22.

généraliser et imputer à tous les travers d'une minorité[1]. Ne croyez pas que tous ces officiers fussent des hommes du commun. Dans une liste de 107 noms d'auxiliaires, ayant mérité par leurs services d'être promus en 1786 au grade de sous-lieutenant de vaisseau, je relève 53 officiers à particule, et parmi les 54 autres sans particule, je trouve des fils d'officiers dont l'éducation ne devait pas trop, sans doute, laisser à désirer. L'esprit de caste aveuglait donc le grand corps, quand il affectait une si dédaigneuse indifférence vis-à-vis de ceux qui ne provenaient pas de la pépinière aristocratique des gardes ou des élèves de la marine.

En supprimant, par ses ordonnances de 1786, les grades intermédiaires de la petite marine des bleus, en englobant dans une hiérarchie unique tous les officiers appelés à servir sur les vaisseaux du roi, le maréchal de Castries devait-il réussir à faire cesser l'antagonisme qui, de tout temps, avait divisé le corps en deux tronçons opposés ? Il est difficile de le croire. Les prescriptions les plus sages, les règlements les mieux inspirés ne peuvent rien contre les préjugés. Ils ne déracinent pas dans le fond des cœurs ce qui s'y est implanté dès le berceau, ce qui s'y est développé avec

1. « On a affecté de se plaindre bien haut de la grossièreté, de l'ignorance ou de la bassesse de quelques-uns, on s'écrie que c'est prostituer l'uniforme de la marine, que de le faire porter a plusieurs d'entre eux, qui le déshonorent, on trouve désagréable d'être obligé d'admettre a sa table des hommes sans naissance et sans éducation. Mais a qui doit-on s'en prendre ? Aux chefs mêmes de la marine, qui ne mettent pas assez de discernement dans leur choix. En associant tant de gens au stérile honneur de porter l'épaulette, il ne fallait pas laisser entièrement aux commissaires des classes, le choix des sujets dont le gouvernement voulait augmenter la marine. » *Essai sur la marine*, p. 97.

l'âge. Les jeunes gentilshommes, que leurs familles destinaient à la marine, s'étaient accoutumés de bonne heure à se regarder comme des privilégiés. Devenus officiers, ils voyaient la confirmation de leur situation à part; aucune ordonnance ne pouvait les faire revenir sur l'opinion qu'ils avaient d'eux-mêmes. A la vérité, force leur était d'admettre qu'un sous-lieutenant de vaisseau était du grand corps, puisque les ordonnances royales en avaient décidé ainsi; mais le moyen de les obliger à entretenir avec ce sous-lieutenant les relations cordiales qu'on doit avoir avec un de ses pairs? Les questions de sentiment ne se tranchent ni par des lois ni par des décrets. Il faudra une Révolution pour que la hauteur des rouges épargne l'amour-propre des bleus. Les uns ont été élèves de la marine, les autres seulement volontaires, les uns sont devenus lieutenants d'emblée, les autres n'ont obtenu que le grade de sous-lieutenant; à défaut d'autre cause, cette différence d'origine suffirait pour continuer le partage de la marine en deux clans rivaux, sinon ennemis. On ne saurait s'en étonner. Chaque homme vit avec son siècle: les officiers rouges étaient du leur en se montrant jaloux de leurs privilèges, en se croyant d'une autre essence que les officiers bleus.

Aussi bien je me demande si, dans le fond de leur âme, les officiers de naissance bourgeoise souffraient autant qu'on nous le donne à croire d'une inégalité de condition vieille comme le monde, inégalité qu'ils avaient toujours connue, avec laquelle leurs pères avaient vécu, dans laquelle eux-mêmes avaient grandi?

Je sais bien que, le 10 août 1789, des sous-lieutenants de vaisseau adressèrent à l'Assemblée nationale un mémoire pour obtenir la réforme des ordonnances qui ne leur facilitaient pas assez franchement l'accès des hauts grades, mais je sais aussi que, le 13 octobre de l'année suivante, d'autres sous-lieutenants se réunirent à Brest pour protester dans une adresse à la Nation contre l'esprit de révolte et faire entendre le « langage de l'honneur, de la discipline et de la conciliation ». Je crois simplement qu'il y avait chez quelques-uns d'entre eux des jalousies concentrées, des vanités non satisfaites. Il en existe partout et souvent de fort inattendues. Les infortunés sous-lieutenants ne tardèrent pas à s'en apercevoir. Ils eurent bientôt, eux aussi, à souffrir de rancunes égalitaires et furent dénoncés, à leur tour, comme privilégiés par les maîtres d'équipage et les officiers du commerce, qui n'hésitaient pas à se reconnaître dignes pour le moins du grade d'amiral. On est toujours le « privilégié » de quelqu'un.

J'en ai fini avec les officiers de la marine royale du temps de Louis XVI. Leurs défauts ne doivent pas faire oublier leurs grandes, leurs solides, leurs belles qualités. Il faut porter à leur actif l'effort considérable qu'ils ont accompli pour relever la marine de l'abaissement où leurs devanciers du règne fatal de Louis XV l'avaient laissé tomber. Leur goût des études scientifiques, leurs exploits de la guerre d'Amérique peuvent leur faire pardonner un esprit trop exclusif et un caractère trop hautain. Quand un corps d'officiers a, dans l'espace de quelques années, mis en lumière des

noms comme ceux de Suffren, de Guichen, de d'Albert, de La Clocheterie, de du Couëdic, de Grimoard, de du Rumain, de Tilly et de tant d'autres, ce corps a droit à la considération, à la reconnaissance de la postérité. En France, la bravoure fait passer sur bien des torts. Un romancier, appartenant à une famille de marins, a fait des officiers de l'ancien régime ce portrait pittoresque [1] : « Ces gentilshommes allaient au feu comme ils seraient allés au bal ; ils faisaient toilette pour cela : ils mitraillaient l'ennemi avec tout plein de coquetterie et l'abordaient l'épée à la main avec un savoir-vivre rempli d'élégance et de bon goût. Et, au fait, quand ils tiraient leur lame bleue et or de son brillant étui de velours brodé, l'Anglais sentait pardieu bien ! qu'elle était d'aussi bonne trempe que si elle fut sortie toute rouillée d'un vilain fourreau de fer rouillé. Allez, croyez-moi, dans un jour de bataille ou dans une nuit de tempête, les talons rouges se tenaient tout aussi fermes sur le couronnement splendide du *Sceptre* ou du *Royal-Louis*, que se tinrent plus tard les sabots sur la dunette fangeuse du *Ça-Ira* ou du *Sans-Culotte*. »

1. Eugène Sue. *La vigie de Koat-Ven*, chap. XXXIII.

CHAPITRE VII

LE MATELOT

J'ai montré précédemment combien était dur pour les marins le régime de recrutement qui les enchaînait à l'Etat pendant toute la durée de leur vie active : je vais suivre maintenant le matelot au port de guerre, où il embarque, puis sur le navire qu'il monte, c'est-à-dire dans sa vie de chaque jour : je veux connaître ses habitudes, ses dispositions d'esprit, ses satisfactions, ainsi que ses peines ; et je crains que celles-ci soient nombreuses, depuis que j'ai vu l'intendant de Toulon, le très judicieux et très réfléchi Malouet, jeter ce cri d'alarme : « Tout éloigne les gens de mer du service des vaisseaux du roi. »

Pauvre matelot ! certain jour il a été levé par le commissaire des classes pour le service de l'Etat et bientôt après, quittant femme, enfants, famille, il est parti pour Toulon, Brest ou Rochefort. Manquant d'argent pour accomplir ce voyage, car il a laissé aux siens les faibles avances qu'il a reçues ; mal vu dans les villages et paroisses de l'intérieur qu'il traverse,

où marin est synonyme de forban ; épié et traqué par la maréchaussée qui le sait très porté à la désertion, il arrive à destination exténué, misérable, dégoûté de son sort et se présente au bureau de l'intendant, pareil à un vagabond sans feu ni lieu. Beaucoup arrivent « tout nus, ayant en route vendu leurs nippes pour vivre ; après avoir demandé l'aumône ». Parfois il en est « qui meurent de faim sur les chemins[1] ». Il faut attendre la venue aux affaires du maréchal de Castries et son ordonnance de 1784, pour que la « conduite » des matelots soit assurée dans des conditions convenables. Depuis lors, ils ne s'acheminent plus vers les ports qu'à petites journées de six lieues et par groupes peu nombreux, que dirige un officier marinier, ou un ancien matelot compris dans la levée : en route ils sont payés sur le pied de quatre sous par lieue, tous les trois ou quatre jours ils se reposent, ils sont logés par billets chez les habitants, et les officiers municipaux ont à leur fournir les voitures, chevaux, bêtes de trait ou de charge nécessaires au transport de leurs bagages. Mesures bienveillantes, capables de rassurer le futur marin du roi sur le sort qui l'attend.

C'est encore au maréchal de Castries que le matelot est redevable d'une meilleure existence dans le port où on le garde, en attendant l'heure de l'embarquement. Jusqu'à son ministère, personne ne s'était avisé de donner un logement aux hommes des classes réunis au port, après leur levée. Il était simple cependant de

1. Lettre de l'intendant de Toulon, 1745. (*Archives de la marine.*)

leur affecter des navires désarmés, au lieu de les laisser demeurer dans des maisons particulières, où ils dépensaient plus que les seize sous par jour qui leur étaient alloués, où d'ailleurs des hôtes et hôtesses sans scrupules les exploitaient de mille manières [1]. Un règlement de 1786 se préoccupa pour la première fois de casernes à construire à terre en y annexant, suivant le cas, des vaisseaux en rade [2]. Dès lors le personnel inférieur fut logé et nourri, ce qui lui permettait de distraire de sa solde un peu d'argent pour sa famille.

Après quelques semaines de séjour dans la caserne, venait enfin le jour de l'embarquement. Depuis le milieu du siècle, le matelot se voyait à bord entouré de plus de soins. Il était attaché à une escouade que commandait un officier, ayant pour devoir de s'occuper des hommes, de leur bien-être combiné avec les nécessités du service et de la discipline. Dans les courts armements des époques antérieures, les rapports de l'officier et du matelot pouvaient être rares : mais les navigations augmentant de durée, la bonne tenue de l'équipage demandait à être suivie de plus près que par le passé.

Chose étrange, on ne s'est soucié que très tard de

1. Lettre du maréchal, datée du 8 avril 1785 : « J'ai reconnu combien il serait utile de rassembler et de réunir les matelots levés pour le service du roi, à mesure qu'ils arrivent dans les quartiers, dans les ports, en attendant le moment où ils peuvent être embarqués. Ils sont actuellement obligés de se loger dans des maisons particulières où ils éprouvent souvent des vexations de la part de leurs hôtes et hôtesses et sont exposés à faire des dépenses. Les matelots se trouvant dispersés, la désertion est difficile à prévenir. On pourrait suppléer au défaut des casernes en logeant des matelots dans des vaisseaux. »

2. Premier règlement joint aux ordonnances de 1786.

donner un uniforme au matelot. On veillait, bien entendu, à ce qu'il eût des effets en nombre suffisant pour la durée de la campagne, mais ces effets n'étaient point d'un modèle déterminé : on lui prescrivait, par exemple, d'avoir six chemises, deux culottes, un chapeau rond en forme de toque, des bas et des souliers, un hamac et un sac en cuir pour renfermer toutes ses « hardes » et on laissait le reste de son costume à sa volonté. C'est seulement vers la fin de 1786 que le ministre écrivit dans les ports : « Les hardes que l'on fournira aux équipages seront conformes tant en espèces qu'en couleurs, il vous en sera adressé incessamment des modèles [1]. » Aucun signe distinctif ne différenciait les gradés : ceux de la manœuvre se reconnaissaient aux sifflets dont ils étaient porteurs, mais les autres restaient confondus avec la masse de l'équipage. Certains commandants avaient pour habitude d'habiller les maîtres du bord à leur livrée ; d'autres se contentaient de leur faire porter, en sautoir, un large baudrier orné d'une plaque d'argent armoriée à leur blason [2]. La question de costume est certes de minime importance ; on peut supposer qu'un gabier ne perd rien de sa valeur s'il monte dans la mâture avec un vêtement de telle ou telle couleur ; notre esprit cependant conçoit mal une réunion d'hommes soumis à une règle militaire et habillés suivant leur fantaisie. Il faut voir dans cette lacune des règlements autre chose

1. Lettre de la Cour, du 15 novembre 1786. (*Archives de la marine.*)

2. Cf. *Liberge de Granchain*, par A. Bouclon, p. 382.

qu'un oubli. Le matelot des anciennes classes ne faisait que *passer* dans la marine royale, c'était un homme *emprunté* à la marine marchande, qui accomplissait, naguère encore, de bien courts séjours au service de l'Etat : la pensée d'une tenue uniforme est le corollaire de l'idée de permanence d'une troupe. Cette idée faisant défaut, les règlements se bornaient à prescrire les objets indispensables aux matelots pour assurer leur propreté personnelle et par suite leur hygiène.

L'hygiène des matelots ! Il avait fallu de longues années et de cruelles expériences, souvent renouvelées, pour attirer sur elle l'attention qu'elle méritait. Sous Louis XIV, même sous Louis XV, un navire était un foyer permanent d'épidémie ; les maladies « portaient la désolation dans les équipages sans que les précautions les plus élémentaires fussent prises pour les prévenir [1] ». Le défaut de ventilation des cales et des faux-ponts, l'habitude de ne donner pour deux hommes qu'un seul hamac, dans lequel chacun couchait à tour de rôle, le peu de soin accordé à la tenue, les mauvaises installations des infirmeries du bord, l'usage des futailles en bois pour conserver l'eau douce [2], tout contribuait à rendre les navires malsains. La maladie la plus commune était le scorbut, qui se gagnait par

1. *Le matelot politique*, p. 97. Voir *Mémoires* de Ségur, t. I, p. 147 : « Nos ministres étaient à cet égard dans la plus fatale incurie. »

2. Le comte de Ségur revenant en France après la guerre d'Amérique, vante, à son débarquement « l'absence de cette eau fétide qui, pendant une longue navigation, peut seule étancher notre soif en révoltant nos sens ». *Mémoires* t. I, p. 182.

l'abus des salaisons [1]. Tout navire, au bout de deux ou trois mois de traversée, avait à redouter les ravages affreux de ce mal qui, dans les conditions déplorables où se trouvaient les vaisseaux, prenait très vite une tournure épidémique et entravait souvent les expéditions.

En 1740, le marquis d'Antin, parti de Brest avec une escadre considérable, se vit bientôt contraint de revenir au port avec ses équipages décimés. En 1747, M. d'Aché se dirigeant vers l'Inde avec neuf bâtiments dut relâcher à Rio des mois entiers pour remettre sur pied ses matelots, minés par le terrible scorbut. En 1757, Dubois de la Motte ne put, pour de semblables raisons, poursuivre sa mission en Amérique; il rentra à Brest où il porta la contagion, et la ville perdit plus de 10.000 âmes.

Il ne semble pas que les mesures édictées par Choiseul, en 1765, pour assurer la salubrité des vaisseaux aient eu le bon effet qu'on était en droit d'en attendre. Les maladies de tout genre sévissaient violemment à bord des navires et s'y développaient avec une rapidité désespérante. En 1779, la seconde escadre commandée par d'Orvilliers se trouva paralysée par l'envahissement de la petite vérole, compliquée de fièvre putride. En quelques jours 2.500 hommes avaient été atteints, et quand après trois mois d'absence, l'escadre regagna Brest, les vaisseaux étaient devenus des hôpitaux flot-

1. « Je crois avoir prouvé que les salaisons sont la principale cause du scorbut et des maladies qui affligent les matelots. » Poissonier des Perrières. *Mémoire sur la nourriture des gens de mer*, 1771.

tants[1]. Remarquez pourtant que cette escadre, armée en avril et mai, n'avait cessé de naviguer sur les côtes de France et qu'elle n'avait battu la mer que pendant la plus belle saison de l'année! Un peu plus tard, en 1782, quand Suffren prit le parti de rester dans les Indes malgré les ordres du ministre, il y *était contraint* autant par des raisons militaires que par l'embarras où le mettait l'indisponibilité d'un grand nombre de ses marins : 1.500 d'entre eux, attaqués du scorbut, avaient dû être envoyés à terre pour préserver les autres. Au même moment, la division de M. de Peynier, venant de France, se trouvait obligée de prolonger son séjour au Cap, n'ayant plus assez d'hommes valides pour remettre à la voile. Les escadres opérant aux Antilles n'étaient pas mieux partagées, leurs hôpitaux regorgeaient de malades.

Les gens de mer se préoccupaient, non sans effroi, de l'insalubrité des vaisseaux et des conséquences qui en résultaient. Leurs familles tremblaient de les voir s'embarquer. Quand ils se trouvaient au service, les demandes de renseignements affluaient au ministère : c'est une mère, une femme, une sœur, qui s'inquiétaient de ne pas avoir reçu des nouvelles de l'absent, qui craignaient pour ses jours, même s'il n'y avait pas eu de combat engagé. « La guerre sur mer, dit Voltaire, est

1. La *Ville de Paris* qui était armée avec 1.000 ou 1.100 hommes, avait 560 malades, l'*Auguste*, 500, le premier avait perdu 61 hommes, le second 44. A bord de l'*Intrépide*, 700 hommes d'équipage, 70 étaient morts et 529 étaient couchés, à bord du *Caton* qui ne portait que 500 hommes d'équipage on comptait 300 malades. Les autres navires avaient une proportion semblable de morts ou de mourants.

plus dangereuse que sur terre, puisque sans combattre on essuie presque toujours les dangers et les extrémités les plus horribles[1]. » Lisez au surplus cette lettre de Suffren : « Depuis dix mois que je suis parti, j'ai perdu 600 hommes par la maladie aux hôpitaux de Trinquemalé, 800 aux hôpitaux de Gondelour, tandis que 1.000 hommes ont été tués ou estropiés dans les quatre combats. »

Il y a, certes, des maux qu'il n'est pas donné à l'homme de prévenir : de nos jours les épidémies éclatent et font des milliers de victimes, en dépit des précautions les plus minutieuses et les plus savantes. Mais il est permis de récriminer contre les chefs de la marine royale, qui, par de coupables négligences, favorisaient sur les navires le développement de la fièvre ou du scorbut. En mars 1780, M. de Sartine est contraint de rappeler à ses subordonnés la nécessité « de faire changer de linge aux malades, qui souvent restent dans une malpropreté qui ne peut qu'aggraver l'état dans lequel ils se trouvent[2] ». Dans les mésaventures survenues à l'escadre de d'Orvilliers, les chefs n'étaient point à l'abri de tout reproche : le port de Brest ne s'était pas trouvé en mesure de donner les médicaments nécessaires aux navires et quelques-uns de ceux-ci avaient même dû partir sans médecin.

C'est aussi au maréchal de Castries que revient

1. Voltaire. *Siècle de Louis XV*.

2. On a vu un vaisseau, sorti avec l'escadre de M. de Guichen, rentrer après quinze jours de mer avec 60 hommes sur les cadres, dont il en avait jeté 10 a 12 à la mer et cela par une contagion occasionnée par la malpropreté. *Essai sur la marine*, par le chevalier de ***, 1782.

l'honneur d'avoir fait dans ses ordonnances, une place plus grande aux prescriptions relatives à l'hygiène : l'intérêt de l'État l'y engageait, l'humanité lui en faisait un devoir. Désormais des précautions durent être prises contre l'invasion des maladies, les navires furent mieux installés, les cales, les faux-ponts aérés, lavés et « parfumés ». En même temps que paraissaient ces ordonnances sur la tenue des bâtiments, les ports étaient dotés d'hôpitaux convenables. A Brest, de spacieuses barraques en bois, disséminées dans des jardins, remplaçaient l'ancien hôpital récemment détruit dans un incendie ; à Rochefort un édifice superbe, de dimensions suffisantes, s'élevait pour recevoir tous les malades et pour éviter aux matelots de se faire traiter chez des particuliers ; à Toulon, où jusqu'alors douze petits hangars, convertis en infirmeries « faisaient gémir l'humanité[1] », l'ancien couvent des jésuites était transformé en établissement hospitalier.

Quant à la nourriture du matelot, elle avait été aussi sérieusement améliorée sous le ministère du maréchal de Castries. Anciennement, les officiers avaient « la charge des victuailles » et beaucoup ne craignaient pas de spéculer sur les vivres de leurs hommes. Dans la suite, et à cause de ces abus, un *munitionnaire général* dont les agents étaient embarqués sur les vaisseaux fut chargé de la fourniture des vivres après adjudication[2]. Un officier civil dénommé *commis aux revues*

1. Lettre du commissaire général de Toulon en 1781.

2. Traité du 13 février 1776 avec le munitionnaire Claude Fay : « La ration à la mer sera par jour de dix-huit onces de biscuit, poids de marc, ou de vingt-

et approvisionnements surveillait les comptes de l'agent du munitionnaire, en même temps qu'un officier et un élève s'assuraient de la ponctualité de son service et devaient même goûter, chaque jour, la soupe de l'équipage avant qu'elle soit distribuée. « Je rends justice, disait à ce sujet un officier, aux intentions du gouvernement, elles sont droites et pleines d'humanité. En réglant les vivres de la ration du matelot en quantité suffisante, il a désiré qu'on n'en donnât que de bonne qualité [1]. » Malheureusement on abusait un peu des conserves et des salaisons. Il était, par exemple, prescrit de ne donner de la viande fraîche que si le bâtiment abordait dans une relâche après un mois de mer [2]. Malgré cette restriction, les dernières ordonnances adoucissaient grandement le régime des matelots ; les mesures qu'elles prescrivaient pour le contrôle et la surveillance du service des vivres subsistent encore de nos jours presque sans changements [3].

quatre onces de pain frais, de trois quarts de pinte de vin, ou d'une pinte et demie de bière ou de cidre, si les armements s'exécutent et regardent les côtes de Flandre et de Normandie ; lorsqu'il sera embarqué de l'eau-de-vie en place des boissons ci-dessus, la ration d'eau-de-vie sera le quart de celle du vin. Il sera donné par semaine quatre dîners gras en lard, bœuf salé, ou pieds et tête de cochon salé, sauf dans les relâches où on achètera de la viande fraîche ; les trois dîners maigres seront de morue ou de fromage de gruyère et de Hollande, ou de légumes. Les repas du soir ou soupers seront tous en légumes, fèves, fayols ou riz, assaisonnés à l'huile et au vinaigre. Le bouillon qui aura servi à la cuisson sera délivré avec les légumes ou le riz. »

1. *Essai sur la marine*, par le chevalier d'A.

2. « Ne pourrait-on pas en effet établir quelques règles particulières, telles que celle de mettre les équipages à la viande fraiche toutes les fois que l'on en aurait l'occasion et qu'on pourrait le faire, avec une légère augmentation de dépense ? Si pour cela il en coûtait plus à l'État, il en serait dédommagé par la conservation d'un plus grand nombre de sujets utiles. » *Observations sur les ordonnances de* 1786, p. 85.

3. Règlement sur l'ordre, la propreté, la salubrité à maintenir sur les vaisseaux, du 1er janvier 1786.

C'est encore la préoccupation de la santé des hommes qui fit rayer de la liste des peines habituelles le retranchement de vin[1]. La mise au pain sec et à l'eau pour huit ou quinze jours était, dans l'ancienne marine, une punition courante : une des ordonnances de 1786 la supprima par ordre de Sa Majesté. La peine des fers qui maintient l'homme par un anneau passé à chaque jambe et l'immobilise, pendant un temps plus ou moins long, fut également condamnée comme nuisible à la « conservation des matelots ». Ce n'est pas, toutefois, que les *âmes sensibles* de la fin du XVIIIe siècle aient voulu modifier du tout au tout le dur régime disciplinaire des équipages. Tandis que le comte de Saint-Germain introduisait dans l'armée la peine prussienne des coups de plat de sabre, les règlements de la marine transformaient la punition des fers en coups de corde et réglementaient des châtiments corporels, comme la *cale* et la *bouline*. La cale consistait à hisser le délinquant au bout de la grande vergue au moyen d'une corde et à le laisser tomber à la mer en lâchant brusquement la corde ; la bouline était plus dure encore, elle obligeait l'homme puni à courir un certain nombre de fois entre une double haie de trente matelots armés de garcettes, qui lui en assénaient des coups sur le dos, tandis qu'il passait devant eux la tête seulement protégée par un panier[2]. Les règlements de l'ancien

1. « Les fautes qu'on punissait ci-devant par des retranchements de vin, seron punies par des corvées et augmentation de service, telles que : redoubler les gardes et factions, gratter le pont, le laver, etc. » 8 juillet 1786. (*Archives de la marine.*)

2. Ces punitions ont été maintenues par le règlement de 1790, elles ont subsisté jusqu'au milieu de notre siècle.

régime n'étaient pas suspects de « sensiblerie », quand ils édictaient des punitions semblables : étaient-ils bien logiques pourtant de bannir le retranchement de vin et les fers, comme nuisibles à la santé, alors qu'ils conservaient la cale, dont les immersions au cœur de l'hiver ne devaient rien avoir de très hygiénique ?

L'éloignement que les gens de mer manifestaient au XVIII[e] siècle pour le service du roi ne tenait pas seulement à la crainte des maladies et à la rigueur des punitions[1]. La faiblesse des salaires y entrait aussi pour quelque chose : ces salaires étaient encore en 1789 à peu près tels qu'ils étaient en 1689, malgré que le prix de toutes choses eût presque doublé. On ne donnait au matelot, à son arrivée au service, que 14 livres ; plus tard il gagnait 16 livres ; sa plus haute paye n'était que de 21 livres. « Comment, dit un contemporain, veut-on qu'il désire de servir ? il doit y être d'autant moins porté que d'autre part le commerce lui offre depuis 30 jusqu'à 45 livres. Ne conviendrait-il donc pas de lui accorder une augmentation[2]. » Ce dernier vœu se retrouve dans les cahiers du tiers état de plusieurs villes. Rennes demande que le matelot soit payé autant qu'au service marchand, Vannes réclame une disposition

1. Les équipages anglais étaient soumis à un régime plus rigoureux encore que les nôtres. En 1797 une insurrection générale des marins éclata en Angleterre. Ceux-ci demandaient une ration plus considérable, une distribution plus équitable des parts de prise, la liberté en revenant de la mer d'aller voir leur famille. Il est impossible, en effet, de rien imaginer de plus affreux que cette séquestration à laquelle se trouvaient condamnée, pendant des années entières, la grande majorité des équipages anglais. Jurien de la Gravière, *Guerres Maritimes sous la République et l'Empire*, vol. I.

2. *Observations sur les ordonnances de* 1786, p. 24.

semblable. Il faut, en effet, songer que le marin n'est pas au service dans la même situation que le soldat des troupes de terre. Si celui-ci se contente des 6 sous 8 deniers par jour qu'on lui attribue, parce qu'il est célibataire et qu'il est jeune, tout autre est le sort du marin qui se voit pris par les levées jusqu'à l'âge de soixante ans, qui a une famille à nourrir, des enfants à élever et qui, doté de 21 et même de 24 livres[1] par mois, se trouve bien empêché de faire face à ses obligations. Son ambition est d'arriver officier marinier, c'est-à-dire d'atteindre l'un des quatre grades de quartier-maître, de contremaître, de second et de premier-maître, pour voir sa solde monter alors successivement de 24 jusqu'à 70 livres avec des suppléments qui, suivant le rang des vaisseaux, sont de 6 à 10 livres. Les commandants, qui, quoi qu'on en dise, ne regardent pas tous « l'homme de mer comme un sauvage fait pour servir à leurs besoins[2] », usent et abusent du droit de conférer de l'avancement, afin d'améliorer le sort de ceux qui servent sous leurs ordres[3] : à la longue ils finiraient par ne plus disposer que de gradés pour composer leurs équipages[4], et le ministre est un jour obligé

1. Ceux qui étant classés depuis et ayant soixante mois de navigation à l'Etat, n'auront pas été faits officiers mariniers, seront déclarés matelots vétérans à 24 livres par mois.

2. Mot injuste du *Matelot politique*.

3. Les commandants n'avaient eu d'autres moyens de récompenser leurs équipages que ces promotions multipliées. Les payes des matelots étaient si chétives que, pour peu qu'on leur voulût du bien, il fallait les faire officiers mariniers. Brun. *Guerres maritimes*, t. II, p. 92. — Voir aussi une lettre de Lamotte-Piquet où il était dit en parlant des matelots : « Cette classe d'hommes a bien besoin d'encouragement et de récompense. »

4. En 1784 on compte, dans le département de Provence, 3.936 officiers ma-

de prescrire de n'avoir, dans les classes, qu'un nombre de bas officiers égal au huitième de celui des matelots [1]. Il s'en faut pourtant que la paye des maîtres soit très rémunératrice ; le Conseil de marine du port de Toulon en écrit à la Cour en 1785 : « La nécessité de les augmenter de salaire est démontrée par l'usage où sont les maîtres de donner trop souvent à leurs enfants un autre état que celui de marin. Cet éloignement vient de la modicité de leur traitement qui n'offre point l'appât du bien-être certain, de ce que, pendant la paix, ils sont réduits dans les ports à une paye de journalier insuffisante pour l'entretien de leur famille, et enfin, de cette opinion qui a pris naissance dans des temps de calamité où les payements n'étaient pas faits avec exactitude, que le service est plutôt un obstacle qu'un moyen de fortune [2]. »

Le Conseil du port de Toulon a mis le doigt sur la plaie : l'inexactitude des payements. Au surplus, ce Conseil ne doit rien apprendre au ministre, dont la religion est éclairée depuis longtemps sur la difficulté qu'éprouve l'Etat à satisfaire à ses engagements. Il y a, je l'ai dit, un refrain continuel dans la correspondance administrative, une phrase que l'on retrouve presque à chaque page : l'argent manque, les payements sont différés, envoyez-nous des fonds ! On remplirait un volume à vouloir citer toutes les demandes d'argent

riniers sur 12.352 hommes effectifs ; le seul quartier de Toulon en contient 1.200 sur 2.000 inscrits.

1. Lettre du Ministre. Janvier 1785. (*Archives de la Marine.*)

2. Observations du Conseil de Marine. (*Archives de la Marine.*)

adressées par les intendants des ports pour combler les arriérés. Les ministres ne sont pas insensibles à ces demandes réitérées, qui parfois deviennent des supplications; mais que peuvent-ils faire en présence de la détresse du trésor? L'habitude est prise de ne donner que des acomptes, les officiers sont les premiers servis parce qu'ils sont les plus forts créanciers[1], en sorte que les matelots, malgré leurs réclamations, se trouvent sacrifiés. Comme le règlement prescrit de ne verser au marin en campagne qu'un mois sur trois, les hommes ont, au désarmement, des sommes relativement considérables à toucher: mais l'état de pénurie des finances ne permet jamais de les acquitter régulièrement. Parfois les retards des paiements ont atteint des délais inouïs. Les équipages partis avec d'Estaing pour l'Amérique, en 1778, trouvent les caisses absolument vides à leur retour. En 1780, Malouet écrit : « Je pense qu'il serait juste de solder les équipages de l'escadre de M. le comte d'Estaing de ce qu'il leur revient de leur campagne. » Un an après, le 1er février 1781, ces pauvres gens n'ont encore rien reçu! Nouvelle lettre de Malouet : « Il est vrai que les équipages de M. le comte d'Estaing qui ont désarmé en 1779 n'ont pas encore été payés des salaires qui leur restent dus de cette campagne. Je n'ai pas pu, non plus, faire face aux payements des équipages des bâtiments du roi désarmés en ce port l'année dernière qui n'ont reçu que des acomptes. Je vous supplie d'en ordonnancer les fonds

1. *Mémoires* de Malouet, t. I, p. 189.

qui s'élèvent à la somme de 342.850 livres. » Et le digne Malouet termine par cette phrase mélancolique : « L'exactitude dans les payements est une chose bien essentielle [1]. »

Peut-être en rédigeant cette lettre, l'intendant de Toulon était-il encore sous l'émotion de la tragique aventure qu'il raconte dans ses *Mémoires :* « A l'arrivée de d'Estaing, je n'avais pas d'argent pour payer la solde due aux équipages et il leur était dû énormément. Je sollicitais des fonds avec instance. Le maréchal aussi embarrassé que moi m'envoya un acompte. Je ne pouvais me résoudre à congédier les matelots sans les payer ; mais ces malheureux épuisés de fatigue, craignaient la fièvre contagieuse ; ils étaient pressés de revoir leurs familles, plusieurs partirent sans congé et sans argent. La misère les porta à arrêter les passants sur le grand chemin. Six furent pris, conduits à Aix, jugés et rompus vifs. Ils dirent sur l'échafaud : « Si l'on nous avait payé ce qui nous était dû, nous ne serions pas ici. » La fin déplorable et les dernières paroles de ces malheureux me mirent au désespoir. J'allai à Marseille, j'empruntai cent mille écus et je payai les équipages. M. de Castries, aussi touché que moi de ce qui était arrivé, m'approuva et me mit en état d'acquitter cet emprunt. »

Cet arriéré, qu'on doit au matelot et qu'il a tant de peine à se faire payer, ne manque pas à lui seul. Sans doute il en a besoin pour attendre qu'un patron ou

1. Lettre du 1er février 1781. (*Archives de la Marine.*)

un capitaine l'enrôle à la pêche ou au long cours; mais sa famille qui, pendant la durée de son service, n'a touché à la caisse des gens de mer qu'une *délégation* égale au tiers de ses appointements de marin, sa famille, dis-je, a dès longtemps escompté ce reliquat des salaires. Cette obole ne venant plus, la femme et les enfants sont réduits à la misère, personne ne veut plus leur faire crédit; les bouchers, les boulangers leur refusent du pain, comme cela se voit à Toulon, à Martigues, à la Ciotat, à Bayonne, partout enfin où vivent les familles des marins. Songez d'ailleurs à ce que la délégation, dont je viens de parler, procure à ces familles : le tiers des salaires du mari, soit 16 à 21 livres par trimestre! Songez en outre que, par suite de dispositions administratives, on ne peut rien recevoir au « pays » que six mois après le départ du matelot, car son équipement, qui se monte à environ 60 livres, absorbe au delà des salaires des trois premiers mois.

La voilà donc la vraie raison « qui éloigne du service du roi » : c'est la misère où ce service jette celui qu'il prend, misère qui reviendra par intervalles, à chaque nouvelle levée, jusqu'à ce que l'homme ait atteint soixante ans! « Ce service ne présente pour tout attrait que des dangers de toute espèce et des fatigues bien mal récompensées. De là vient qu'il n'est regardé que comme un joug tyrannique auquel on s'efforce de se soustraire. » Je ne m'étonne plus de voir les gens de mer fuir loin de leur foyer, à l'approche d'une levée; je ne suis plus surpris de les voir tout

quitter pour aller s'établir hors de leur patrie, hors de l'atteinte du syndic ou du commissaire des classes. Je comprends pourquoi les marins désertent en si grand nombre [1].

L'Etat avait pourtant pris soin d'assurer aux gens de mer des ressources pour leur vieillesse. On connaît l'institution faite par Colbert de la *Caisse des invalides de la marine*, « afin que les marins invalides puissent jouir de leurs travaux et passer le reste de leurs jours dans la tranquillité [2] ». Cette caisse s'alimentait des retenues de quatre deniers [3] par livre exercées sur les salaires des matelots, sur leurs payes des vaisseaux marchands, sur toutes les dépenses de la marine [4].

Cette institution méritoire, qui a survécu à tous nos bouleversements, sert encore les retraites de nos marins [5]. Avec les fonds de cette caisse, des pensions dites demi-soldes étaient accordées aux gens de mer et aux ouvriers âgés de plus de soixante ans, ou hors d'état de servir par suite de blessures, d'infirmités. Les blessures reçues au service ou dans un combat donnaient

1. Sur 3.737 hommes portés perdus par le département de Provence pendant la guerre d'Amérique, on comptait 1.684 morts et 2.053 déserteurs.

2. Louis XIV avait eu d'abord l'intention de fonder des asiles pour les marins. Par un édit daté de Nancy en 1673, Sa Majesté ordonna que deux hôpitaux seraient créés, l'un à Rochefort, l'autre à Toulon pour « recevoir, nourrir et entretenir les officiers mariniers, matelots et soldats qui, après avoir été estropiés sur les armées navales ne pourraient plus servir à aucune fonction ».

En 1706, il fut contraint de renoncer a construire ces asiles, et, en 1709, il y suppléa par des pensions. La création de l'hôtel des Invalides est de 1674.

3. L'ordonnance de 1720 réduit la retenue de 6 à 4 deniers.

4. Le roi avait fait abandon à la Caisse des invalides des droits qui lui revenaient sur les naufrages, les prises, etc., etc.

5. Les secours donnés primitivement consistaient en gratifications une fois payées. Depuis l'ordonnance de 1784, les secours étaient des pensions annuelles.

droit à une pension plus élevée. En outre, des gratifications étaient payées sur les mêmes fonds aux veuves et aux enfants des gens de mer tués dans les combats. ou morts des suites de leurs blessures. Les mères âgées de plus de cinquante ans touchaient une gratification égale à celle des veuves. Malheureusement la détresse du trésor rendait illusoires ces paternelles dispositions. Les doléances, que le ministre recevait des intendants sur l'impossibilité de régler les salaires des marins en activité, lui étaient répétées à propos des pensions de retraite. Toutes les caisses se ressentaient de l'état déplorable des finances. Même en pleine paix, les pauvres demi-soldiers ou invalides étaient arriérés de trois ou quatre semestres. « Ces malheureux n'ayant que cette seule ressource pour subsister demandent leur paiement avec les plus vives instances[1]. » On était réduit à l'extrémité de n'accorder que très peu de demi-soldes pour ne pas dépasser les fonds disponibles; d'ailleurs la plus grande partie des fonds de la caisse était dévorée par les pensions de faveur que le roi accordait trop généreusement, pour le plus grand détriment des petits, des humbles et obscurs serviteurs de la flotte[2].

Les cahiers de 1789 contiennent nombre de protestations contre la destination donnée à l'argent de la

1. Lettre de Malouet du 20 décembre 1785. « Les différents trésoriers de mon département se plaignent de n'avoir pas encore reçu les fonds que vous m'avez annoncés le 28 octobre dernier et les Invalides de n'être pas encore payés de leur demi solde des six premiers mois. Ces malheureux..... » (*Archives de la Marine.*)

2. Un arrêt du Conseil du Roi de février 1770 avait défendu d'accorder aucune pension sur la caisse des Invalides au-dessus de 10.000 francs.

caisse des invalides[1]. « Si l'on cherchait, dit le tiers état de Rennes l'origine d'une partie des pensions données sur cette caisse, on serait frappé d'indignation en voyant que les retenues faites aux misérables marins sont prodiguées à des gens qui n'ont pas vu la mer. » Le tiers de Dunkerque demande aussi que le produit de la caisse « soit employé au soulagement des pauvres marins, sans qu'il puisse en être détourné aucune somme ».

Le matelot qui, par nature, est insouciant de l'avenir devient par les vicissitudes de son état, d'une imprévoyance qui n'a pas de nom ; il vit au jour le jour, prodigue quand son escarcelle est pleine, misérable quand sa bourse est plate. Aussi s'est-il formé dans les ports une classe nombreuse de parasites qui exploitent le matelot, flattant ses manies, abusant de ses faiblesses.

Ces parasites redoublent de rapacité pendant les époques de guerre, quand ils savent que les parts de prises faites sur l'ennemi viennent grossir le pécule du marin. En 1781, le Parlement de Rennes reçoit des plaintes sur l'agiotage dont les matelots de Lamotte-Piquet sont les victimes. « Ces agioteurs achètent d'avance et à vil prix, auparavant qu'on puisse les apprécier, ce qui peut revenir à chaque homme sur les prises opérées en mer. Les matelots presque toujours empressés d'avoir de l'argent comptant, cèdent toutes

1. « Il y avait sur la liste des pensions de la marine une comtesse d'Amblimont, surintendante des plaisirs du duc de Choiseul, une actrice mademoiselle Dangeville, maîtresse de Praslin. De Boynes les a fait disparaître. » L'*Espion anglais*, 9e vol., p. 88.

leurs prétentions ; et celui dont la part arrêtée justement pourrait monter à 500 ou 600 livres, n'en touche souvent, par l'effet de ces nombreux marchés, que la cinquième ou sixième partie. » En 1784, le Parlement de Rouen est saisi de faits semblables, on lui dénonce ces « sangsues » des marins dont la cupidité toujours industrieuse jette des regards avides sur les profits et parts des matelots besogneux. Tel d'entre eux a vendu pour 100 livres une part de 500, ou tel autre a abandonné pour 600 livres une part de plus de 2.200. « Les matelots peu fortunés, chargés d'enfants, souvent éloignés, croient trouver dans une somme payée comptant le bonheur de leur vie », ils sont simplement la proie de vulgaires escrocs.

Cependant ils ne sont pas toujours aussi mal traités ; parfois ils voient leur misère émouvoir ceux qui peuvent leur venir en aide. Durant la guerre d'Amérique, les échevins de Marseille donnent 100.000 écus en leur faveur ; à la même époque, le clergé de France leur fait don d'un million pour être partagé en gratifications de 50 livres, à verser aux plus dignes d'intérêt. Le roi lui-même cherche à montrer qu'il n'oublie pas ceux qui se distinguent à son service. Sur son initiative, l'équipage du *Héros*, le glorieux vaisseau de Suffren dans la mer des Indes, reçoit des grâces particulières ; peu après, ces faveurs sont étendues aux autres navires de l'escadre des Indes. Cette générosité va droit au cœur des marins : « Nous avons, écrivent le commandant et l'intendant, communiqué aux différents maîtres, aux veuves et enfants des

victimes de la guerre les grâces que vous nous faites l'honneur de nous adresser pour ces honnêtes et malheureuses créatures[1]. Leur satisfaction ne se rend point et ils nous pénètrent de joie pour la reconnaissance qu'ils nous prient de vous témoigner. »

Ces « honnêtes créatures » ne sont donc point ingrates : pourquoi ne leur fournit-on pas de plus fréquentes occasions de manifester leur gratitude ? Il faut peu de munificence pour les toucher. 200 livres à un maître, 120 ou 150 à un matelot, tels sont les tarifs des pensions accordées. Sans doute ces chiffres doivent être doublés pour avoir leur équivalent à l'époque actuelle, mais, par contre, dans ces temps éloignés de nous d'un siècle à peine, la disette était constante, la cherté de toutes choses extrême dans le pays. On sait qu'il était mort de faim 4.000 personnes dans le Limousin, l'année même du mariage du Dauphin[2].

Ce sont surtout les femmes, les enfants, en un mot les familles des marins, qu'il faut plaindre, car ce sont elles qui souffrent le plus de la rigueur des temps. Les matelots, en effet, sont loin d'être des maris ou des pères modèles ; ils délaissent trop souvent ceux dont ils sont les soutiens. Quand ils débarquent de leurs

1. A mentionner une institution de bienveillance pour les enfants des marins. En 1694 et 1696, des lettres patentes fondèrent a Rochefort un hospice où 30 orphelines, filles de marins mort au service et 12 autres pauvres femmes de marins, devaient être, les unes élevées jusqu'à ce qu'elles pussent pourvoir à leurs besoins les autres traitées dans leurs maladies. L'établissement resta tel qu'il avait été fondé jusqu'en novembre 1779 où de nouvelles lettres patentes portèrent à 50 le nombre des orphelines a y entretenir et à 20 celui des femmes ou veuves.

2. D'Angerville, t. IV, p. 179 à 186.

vaisseaux, les cabarets les attirent et les demoiselles à la vertu facile, qui fourmillent dans les ports, leur font oublier leurs devoirs. L'argent amassé dans la campagne disparaît ainsi en libations et en plaisirs, si bien que les ministres doivent décider que pour réprimer le « libertinage » des gens de mer, on ne les paiera de leurs salaires arriérés que chez eux, quand ils auront réintégré leur foyer. Un contemporain parlant des marins, dit que ce sont de grands enfants : enfants très émancipés, je vous jure. Ne cherchez pas au milieu d'eux les mœurs douces et paisibles, vous ne les rencontrerez pas; vous trouverez au contraire beaucoup de rudesse, une disposition très grande aux querelles, aux rixes, et une humeur des plus aventureuses. Aussi voyez comment la légende les représente : des pistolets à la ceinture, un large sabre au côté, un vaste habit bleu, un long gilet rouge, une perruque ronde, une grande pipe, une grosse barbe ombrageant une bouche qui ne laisse échapper que des monosyllabes et des jurons.

Avec son écorce un peu rude, le matelot passait, suivant l'expression de Malouet pour une « espèce difficile à mener ». Il ignorait ce qu'était l'esprit militaire, cette obéissance absolue à une règle qu'on ne discute pas; il connaissait peu de devoirs à remplir outre la soumission à ses chefs. Qui donc pourrait en être surpris ? La marine de guerre n'avait pas de matelots à elle, au jour voulu elle en empruntait à la marine de commerce ; or, celle-ci n'est point, comme chacun le sait, une école de principes réguliers et de discipline sévère.

On peut s'y habituer à la manœuvre des voiles et au métier de la mer, mais on n'y manœuvre point avec la ponctualité et la méthode qui sont d'obligation sur un navire de guerre; on y est peu nombreux, commodément logé, vêtu à la diable, à peine contrarié dans ses goûts et dans ses volontés; on y est accoutumé à voir l'intérêt primer l'honneur. Ne soyez donc pas surpris si les matelots, transportés du jour au lendemain dans un milieu si différent de celui qu'ils quittaient, ne savaient pas se plier à des exigences nouvelles pour eux, et si, à bord des vaisseaux du roi, ils montraient un peu de ce sans-façon et de cette désinvolture dont ils avaient contracté l'habitude pendant de longs séjours sur les bricks ou les lougres de Dunkerque et de Saint-Malo. La vie de corsaires, que beaucoup avaient menée, n'était pas pour changer leurs mœurs. Le capitaine d'un corsaire ne se souciait ni de ponctualité ni de méthode; un coup hardi et vivement exécuté lui importait plus qu'une manœuvre correcte, de même qu'un gaillard vigoureux, ou ce qu'on appelle un cerveau brûlé, faisait mieux son affaire qu'un marin doux et soumis. Aussi son navire était-il loin d'être un modèle d'ordre et de tenue; quiconque y avait passé en rapportait des manières un peu brusques, avec des goûts de liberté que le temps ne réussissait pas à atténuer.

Les matelots, embarqués sur les vaisseaux du roi, restaient donc un peu corsaires. Il y avait toujours en eux du sang des anciens flibustiers qui, dans les siècles précédents, cinglaient en bandes organisées vers l'Amérique pour y mener une existence pleine de périls,

faite moitié de piraterie, moitié de colonisation. Un grand amour de l'indépendance, un oubli complet des conventions sociales, mais aussi une intrépidité à toute épreuve, voilà ce qui caractérise le matelot d'autrefois, voilà ce qui fait de lui, au jour de la tempête, un vaillant que les éléments n'effraient pas, et, au jour du combat, un audacieux que la poudre enivre. Dans les batailles, il déploie un courage admirable.

Si j'insiste sur sa vaillance, c'est que j'ai souvent remarqué combien les récits de guerre sont ingrats pour lui : ils mentionnent avec force détails la belle conduite des chefs et laissent, à mon gré, beaucoup trop dans l'ombre l'héroïsme des subalternes. On cite du Couédic, La Clochetterie, Duchaffault, Kersaint et vingt autres capitaines qui ont porté très haut l'honneur du pavillon, on donne à peine un rapide souvenir à ceux qu'ils commandaient et qui, en définitive, ont été les artisans de leur gloire et de leur renommée. Que de belles actions à louer pourtant! Dans le combat de la *Gloire* au cap Finistère, dans celui de l'*Atalante* contre le *Warvick*, dans les duels de la *Surveillante* et du *Québec* ou de la *Belle-Poule* contre l'*Aréthuse*, partout enfin, les hommes rivalisent de courage avec leurs officiers.

Après quelques heures de lutte, quand les manœuvres pendent à la traîne le long des flancs du navire, que les vergues brisées ballottent autour des mâts meurtris par les boulets, quand le vaisseau percé de toutes parts menace de s'engloutir ou de sauter dans un immense incendie, quand les cadavres couvrent les

ponts, que le sang ruisselle par les dalots, il se trouve des matelots pour continuer le combat. Sur 26 canons à bord de la *Naïade*, il n'en reste plus que cinq non désemparés, ceux-là sont toujours servis et continuent à vomir la mort. Ne croyez pas que ce soient là des événements isolés. Durant la guerre de Sept ans, durant celle d'Amérique, dans l'Inde aussi bien qu'aux Antilles, rien ne lasse la vaillance des équipages. Ils ont une âme guerrière qui jamais ne se dément. Sur la *Gloire*, en 1747, à son combat du cap Finistère, 175 hommes sont atteints ; à Ouessant, en 1778, où pourtant il n'y a pas eu de corps à corps, nos pertes sont de 163 tués et de 512 blessés ; à bord du *Languedoc*, le vaisseau de d'Estaing, en 1779, le quart de l'effectif disparaît ; cela ne glace le cœur de personne ; on lutte jusqu'à la dernière extrémité et, au lendemain du combat, les marins attendent avec impatience l'occasion prochaine de se mesurer une nouvelle fois avec l'ennemi. Sur la *Ville de Paris*, le vaisseau du comte de Grasse aux Saintes, il n'y a plus que trois hommes sans blessure sur le pont[1], au moment où le pavillon est amené.

Si, dans la fureur de la mêlée, les vaisseaux se rapprochent assez pour que l'abordage soit possible, nos matelots trouvent à déployer leur meilleure qualité, cette *furia francesa* qui ne s'est point perdue. Il faut les voir sauter à bord de l'Anglais, la hache au poing,

1. Extrait du *Mémoire* de Grasse : « J'étais réduit à un tel état que les ennemis, le 13 au matin, pour amener le pavillon de commandement, furent obligés de couper les mâts, de crainte, en y montant, d'être entraînés dans la mer ou écrasés par leur chute. »

le pistolet chargé, le sabre au clair. C'est une avalanche humaine qui remplit d'épouvante, un torrent que rien ne peut arrêter :

... Interdits et confus
Nos fiers rivaux alors sont à demi battus[1].

Avec quelques paroles dites au moment du combat, le commandant électrise ses hommes et peut tout en attendre; au cours de l'action, c'est encore sa voix qui stimule leur héroïsme. Suffren voyant son pavillon amené par accident s'écrie : « Des pavillons blancs! couvrez mon vaisseau de pavillons blancs! » Aussitôt un gabier s'élance, grimpe dans les cordages sans peur des balles qui sifflent autour de sa tête, et arbore un nouveau drapeau, auquel il se pend pour le faire mieux flotter. Les mots à effet, les phrases déclamatoires sont du goût des matelots; parfois même il leur arrive d'en faire. Témoin cette réponse d'un blessé de la *Surveillante* à une marquise, qui lui demandait si vraiment les Anglais avaient cloué leur pavillon au grand mât de leur navire : « Madame, le nôtre était cloué par l'honneur dans le cœur de notre capitaine. »

Les femmes des marins sont aussi des vaillantes. Lors de l'attaque de Belle-Ile par les Anglais, en 1761, quand nos flottes étaient réduites à rien, les femmes ne voulurent point voir leur pays envahi sans combattre. Elles demandèrent à former une compagnie d'amazones. M. de Sainte-Croix leur accorda cette per-

1. *La Navigation*, poème en 4 chants, Paris, 1781

mission et elles firent, en uniforme de casaquins rouges, des patrouilles à cheval dans toute la partie de l'île menacée [1].

L'*Encyclopédie* rend hommage aux matelots, qu'elle appelle « les hommes les plus susceptibles d'honneur et d'un grand courage », et elle ajoute : « ils ne veulent ni tort ni grâce, il faut bien les nourrir et bien les faire travailler, avoir soin d'eux quand ils sont malades, leur donner des louanges, exciter leur émulation et leur bravoure par des distinctions, des préférences quand ils les méritent, les louer tout haut pour leurs bonnes actions, les blâmer de même, tenir les ordonnances en vigueur pour tous, sans égards particuliers ; avec ces attentions, on les mènerait dans le feu [2]. »

Ainsi, malgré leurs défauts, leurs fréquentes incartades de conduite, les matelots sont de braves gens, d'une forte race, où la valeur guerrière est une vertu native, où la bravoure se transmet comme un héritage de père en fils, où l'héroïsme est de la monnaie courante. L'ancien régime, qui les payait si mal, était heureux d'avoir de tels hommes pour en former les équipages des vaisseaux du roi.

1. *Archives de la marine.* Mémoire manuscrit sur la prise de Belle-Ile du 22 avri 1761.

2. Article : Matelot de l'*Encyclopédie*.

CHAPITRE VIII

LES TROUPES DE LA MARINE

Le maréchal de Castries institua, en 1786, le corps des *canonniers-matelots*, destiné à remplacer les compagnies de bombardiers-marins qui, depuis Seignelay, avaient assuré, sauf pendant quelques années, le service de l'artillerie à bord des vaisseaux du roi. Ces bombardiers-marins étaient des matelots appartenant aux classes et maintenus de bonne volonté dans la marine. Le corps des canonniers-matelots était recruté par engagements volontaires, c'est-à-dire en dehors des classes des gens de mer.

Il était partagé en 9 divisions attachées respectivement aux 9 escadres. Chaque division comptait 9 compagnies de 67 hommes[1], ce qui donnait un effectif de 5.427 canonniers-matelots. Le maréchal avait créé en même temps un régiment d'artillerie[2] pour les colo-

1. Dans le principe, il y avait 97 hommes par compagnie. Ce chiffre dépassait les besoins du service. Depuis le 25 janvier 1789, ce nombre avait été ramené à 67.

2. La portion principale de ce régiment était casernée à Lorient.

nies, dont les officiers devaient former les cadres des compagnies des canonniers-matelots et être aussi chargés du service des directions d'artillerie dans les ports.

Le canonnier-matelot s'engageait, on l'a vu, pour huit années. Afin de le retenir au service du roi, à l'issue de son premier congé, on l'allèchait par des primes de rengagement : 120, 130 ou 150 livres étaient accordées à tout canonnier-matelot qui consentait une nouvelle période de huit années.

En arrivant à son corps, il recevait un uniforme bleu et rouge; habit, veste et épaulettes rouges, culotte longue, chapeau rond garni d'une cocarde blanche, ainsi qu'un trousseau de chemises, mouchoirs, cravates et menus objets, parmi lesquels on n'oubliait point le sac à poudre et sa houppe. « Les cheveux du soldat, dit l'ordonnance, seront attachés en catogan, recouverts d'une corne noircie; les officiers les porteront de même. » Comme armes, le matelot-canonnier avait le fusil d'infanterie et le sabre « porté en baudrier, la buffleterie étant blanchie avec soin et ses parties en cuivre bien éclaircies ».

Le canonnier de troisième classe touchait à terre 9 livres 10 sous par mois; celui de deuxième, 11 livres 10 sous; celui de première, 12 livres 10 sous. Maigre revenu, certes; pourtant le bon serviteur ne désespérait point de voir sa position s'améliorer par l'avancement, car il pouvait gagner ses galons aussi bien à l'ancienneté qu'au mérite, devenant second-maître canonnier, c'est-à-dire caporal, aux appointements de

21 livres 10 sous par mois, et maître-canonnier, ou sergent, aux appointements de 27 livres 10 sous. Quand il embarquait, il touchait les trois quarts en sus. Avec de l'aide et des protections et au bout de huit années dans le corps en qualité de second-maître, maître canonnier ou fourrier, il avait la possibilité de devenir sous-lieutenant de division, ce qui lui permettait d'être chef de compagnie et lui donnait 800 livres d'appointements par an. Si, dans ces importantes fonctions, la faveur ne l'abandonnait pas, il pouvait encore aspirer au grade de garçon-major et à la solde annuelle de 1.200 livres. Mais c'était là tout ce qu'il devait espérer. Au-dessus de lui, il avait encore l'aide-major, choisi parmi les lieutenants de l'artillerie des colonies, et le major, choisi parmi les capitaines du même corps, mais il ne pouvait être question pour un simple canonnier de monter si haut [1].

Au point de vue de la discipline, on appliquait aux canonniers-matelots les règlements des troupes de terre ; on leur infligeait, comme à celles-ci, le congé diffamant sur cartouche jaune, on punissait de mort les déserteurs : sévérité excessive, qui contrastait d'ailleurs avec certains articles de l'ordonnance constitutive, pleins de recommandations paternelles visant le bien-être des bas-officiers et soldats, leur bonne nourriture, l'union et l'harmonie qui devaient régner entre eux [2]. On les

1. Le major a un traitement de 3.600 livres, l'aide-major de 1.500, le garçon-major de 1,200, le sous-lieutenant de division de 800.

2. Ces recommandations visaient aussi les officiers d'artillerie à qui l'on défendait les jeux de hasard. « Tout officier joueur de profession. querelleur, crapuleux ou faisant des dettes sans les payer devait être mis aux arrêts ou en prison. »

ménageait beaucoup. Témoin certaine délibération du Conseil de marine du port de Brest[1], établissant qu'il était « convenable » de ne pas leur infliger en punition les coups de corde, mais bien les coups de plat de sabre adoptés dans l'armée de terre. On se flattait d'éviter ainsi les « comparaisons injurieuses que la différence de punitions entre les troupes de terre et de mer exciteraient nécessairement », sans songer que le pauvre matelot qui continuerait à subir la peine des coups de corde se trouverait d'autant plus humilié.

Dans les ports les canonniers-matelots habitaient des casernes : leurs occupations consistaient à assurer la garde des magasins ou édifices de la sûreté des arsenaux. Ils travaillaient en outre au gréement, à l'armement, au désarmement des vaisseaux ainsi qu'aux autres manœuvres et travaux de force. Ils allaient s'exercer au métier de marin sur un bâtiment armé, louvoyant en rade tandis que, par des écoles à feu, par des tirs, ils acquéraient les connaissances et la pratique nécessaires à leurs fonctions d'artilleurs. A bord, ils étaient chargés du service de l'artillerie, ce qui ne les empêchait pas de concourir à la manœuvre du bâtiment. En temps de paix, le détachement était fort de 110 hommes et 11 gradés sur un vaisseau de 110 canons; de 85 hommes et 8 gradés sur un vaisseau de 80; de 32 hommes et 4 gradés sur une frégate. En temps de guerre, ce détachement était un peu moins nombreux puisque les soldats d'infanterie de terre venaient coo-

1. En date du 22 août 1788.

pérer à l'armement et, tout en servant la mousqueterie, dispensaient les canonniers-matelots du service d'ordre et de police intérieure. On ne trouvait plus alors que 66 canonniers sur un vaisseau de 110 canons, 45 sur un vaisseau de 80 et 22 sur une frégate de 36.

Les officiers de vaisseau se montraient, en général, peu favorables à l'institution du corps des canonniers-matelots. Ils regrettaient le temps où l'artillerie navale était aux mains d'artilleurs provenant des gens de mer, qui rendaient à bord de meilleurs services, se mêlaient sans cesse aux équipages et répandaient autour d'eux leur bon esprit et leurs connaissances techniques. Les nouveaux canonniers recrutés en dehors des classes, et par suite loin des côtes, n'avaient pas le sens marin; leur instruction nautique, quelque soignée qu'elle fût, ne leur inculquait pas ce goût de la mer qui ne se développe que dans l'extrême jeunesse; de plus ils se cantonnaient entre eux, vivant loin des autres, si bien que leur savoir « était perdu pour le reste de l'équipage[1] ».

En 1762, Choiseul avait supprimé les 100 compagnies franches qui, depuis Seignelay, assuraient à bord le service de la mousqueterie. Il avait décidé qu'en leurs lieu et place 40 bataillons[2] d'infanterie de l'armée de terre seraient affectés à la flotte et aux colonies. En prenant cette mesure, le ministre de Louis XV s'était

1. Le chevalier de la Serre, *Essai historique sur la marine.*

2. Voici l'énumération des quarante bataillons. Chacun des régiments suivants fournissait deux bataillons : — Royal-Roussillon, Beauvaisis, Rouergue, Bourgogne, Royal Marine, Vermandois, Languedoc, Aumont, Médoc, Puysségur, Bouillé, Royal-Comtois, Lastic, Provence, Boulonnais, Foix et Quercy. Un bataillon était fourni par les Angoumois, Périgord, Saintonge, Forez, Tournaisis; une légion levée à Saint-Domingue trouvait ce même emploi.

flatté d'obtenir des résultats divers. L'union des deux armées de terre et de mer, dit-il dans un mémoire au roi [1], « est essentielle à établir petit à petit parce que les ennemis de la France sont les Anglais et qu'il faut employer le génie de toutes les forces de la nation contre eux. D'ailleurs, dans une guerre longue, en suivant cette méthode, les fantassins serviront aux manœuvres et deviendront matelots, en augmentant la paye de ceux qui, embarqués, montreront plus de volonté et d'aptitude à ce métier, ce qui soulagera les classes, accélérera les armements et donnera de la confiance aux officiers en leur équipage. C'est dans cette vue que je crois utile de faire servir les troupes d'infanterie sur les vaisseaux. Ce moyen deviendra grand, par la suite, si Votre Majesté se le rappelle et ordonne qu'il soit suivi. »

Dans la marine, on ne partageait pas entièrement les idées de Choiseul sur l'avantage de mêler les hommes de l'armée de terre aux matelots des classes ; on pensait que des individus d'origine, de mœurs et d'occupations si différentes ne pouvaient pas avoir le même esprit, et que les réunir pour une vie commune, sur un espace aussi restreint que le pont d'un navire, était s'exposer à des inconvénients graves.

Il est permis de se demander, quel bon service on pouvait attendre de soldats étrangers à la navigation, ignorants des choses de la mer, souvent craintifs, plus souvent encore malades, dès que le temps grossissait.

1. 1765. Inséré dans le *Journal des Savants* de 1881.

S'ils montraient un médiocre empressement à venir sur les vaisseaux, ils étaient peu zélés une fois embarqués. Écoutez au surplus ce que dit d'eux un officier de la marine : « N'est-il pas ridicule qu'un soldat qui n'a pas honte à terre de nettoyer à son tour la chambre qu'il occupe dans une caserne, se croie déshonoré à bord de se voir entre les mains une gratte et un balai ; et s'il fait de l'ordure quelque part, qu'il faille que ce soit un matelot qui la nettoie ? Suivre cet usage, n'est-ce pas perpétuer un abus ? La paresse n'est pas le moindre des défauts qu'ils apportent à bord. Accoutumés à la fainéantise des garnisons, le travail de la manœuvre les rebute ; il leur paraît au-dessous d'eux. Une corde dans leur opinion avilit des mains qu'ils ne croient faites que pour manier un fusil ; ils pensent que ce n'est point à eux que le sifflet s'adresse, et se choquent trop aisément des expressions énergiques d'un maître. Je conviens que pour faire agir un homme il ne faut pas l'injurier ; qu'ils soient dociles à se laisser conduire, attentifs à ce qu'on leur demande, prompts à agir au premier ordre et on les traitera avec les égards qu'ils exigent. En général leurs chefs ne sont pas assez persuadés qu'après la propreté, un travail modéré et continu est un des meilleurs préservatifs contre le scorbut qui les attaque beaucoup plus vite que les matelots[1]. »

D'après ce témoignage, les soldats embarqués sur les vaisseaux du roi ne prêtaient qu'un médiocre concours

1. *Aperçu sur la Marine*, par le chevalier d'A.

aux autorités du bord; en vain les encourageait-on à se porter aux manœuvres des voiles hautes par des suppléments de trois livres par mois; fantassins ils étaient, fantassins ils restaient[1]. Le service de mer leur pesait visiblement; aussi les désertions étaient-elles nombreuses parmi eux. Par une fâcheuse inégalité de traitement, l'ordonnance de 1765, qui punissait des galères les matelots déserteurs, frappait de mort les soldats qui se dérobaient au service des vaisseaux; ils devaient, suivant l'expression admise, avoir la tête cassée[2]. Avec le temps, grâce aux progrès dans les mœurs et les idées, la sévérité de la peine fut adoucie par les juges, mais le délit demeurait fréquent.

Il est d'ailleurs presque superflu d'ajouter que les régiments de l'armée de terre choisissaient, pour former les détachements des vaisseaux, ce qu'ils avaient de plus médiocre. Les commandants se plaignaient souvent de la piètre qualité des sujets qu'on leur embarquait, ils ajoutaient à leurs plaintes des représentations sur le dénument des soldats, « à peine vêtus de haillons ou de sarraux de toile » et armés de fusils incapables de servir.

Les ordonnances de 1786 avaient limité l'embarquement des soldats d'infanterie au seul temps de guerre. Pendant la paix ces militaires rejoignaient leurs régiments respectifs et le service de police, de surveillance

1. « Beaucoup revenaient d'un voyage dans l'Inde sans connaître autre chose que le cabestan ou les grands bras. » Boisgenette. *Considérations sur la marine*, p. 11.

2. Sedaine faisait verser des pleurs à tout le monde par sa pièce *le Déserteur*, représentée en 1769.

et de factions passait entre les mains des canonniers-matelots. Cette mesure ne satisfit pas encore les officiers de vaisseau. Ils objectèrent que des détachements, embarqués à l'ouverture des hostilités, ne contiendraient aucun homme ayant un peu d'expérience maritime et que, dans un cas de manœuvre délicate devant l'ennemi, tous ces soldats inhabiles seraient plus gênants qu'utiles, puisqu'ils encombreraient les ponts sans prêter ni aide, ni assistance.

Sur un vaisseau de premier rang on en comptait 180 ; sur un vaisseau de second rang, 130 ; sur un vaisseau de troisième rang, 100 ; sur les frégates, 45 ou 35. Leur titre officiel était celui de « soldats de la garnison du vaisseau ». Ils avaient pour les commander trois officiers sur les grands navires et un seul sur les petits.

On opinait dans la marine pour l'adoption d'un corps d'infanterie spécial aux vaisseaux, rompu à la mer, exercé à la navigation. « Il n'est pas de marin, écrivait le chef d'escadre de Bompard, qui ne reconnaisse que la marine royale ne peut se passer d'un corps de troupes qui lui soit affecté directement. » Toutes les fâcheuses pratiques des régiments, pour composer les détachements des vaisseaux, auraient été évitées avec un corps spécial relevant de la marine, que la marine aurait recruté, équipé et payé [1]. Les officiers étaient donc fondés à en désirer l'institution. Mais de toutes façons, ils jugeaient indispensable un

1. Les appointements et la solde des officiers et des soldats de la garnison des vaisseaux étaient payés, même pendant leur séjour à bord, par le Trésorier de l'extraordinaire des guerres. Ordonnance de 1786.

corps militaire chargé à bord du service de mousqueterie et du service d'ordre, ils ne voyaient point parmi les matelots des éléments susceptibles de remplir convenablement ces services ; et, plus tard, en 1791, quand on supprimera les garnisons des vaisseaux, les officiers se plaindront qu'on veuille faire des soldats de tous les marins et quelques-uns ajouteront même que, sans garnison, l'état-major manquera de moyens pour faire observer la discipline.

Pour compléter l'énumération des troupes à la charge de la marine royale, il faut citer les *pertuisaniers* chargés de la garde des forçats dans les bagnes, puis le personnel de *suisses* et d'*archers* employés à la police et la garde des établissements maritimes. Sous les ordres des *prévôts* et de leurs lieutenants, les archers avaient en outre la répression des délits et crimes commis dans l'intérieur des arsenaux. Ils ne résidaient pas que dans les ports : ils étaient encore répartis dans les quartiers des classes auprès des syndics et commissaires qu'ils assistaient dans les levées, les terribles levées... De là vient que ces précurseurs des gendarmes jouissaient déjà de l'antipathie que nos Pandores actuels inspirent aux matelots d'aujourd'hui.

CHAPITRE IX

LES PORTS ET ARSENAUX

On comptait, en 1789, trois grands ports militaires et six petits. Les premiers étaient Brest, Toulon et Rochefort, les seconds Lorient, Marseille, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux et Bayonne.

Entre les uns et les autres la différence était grande. Les petits ports n'avaient en général qu'un outillage restreint, un bassin à flot pouvant recevoir les navires de guerre de faible tonnage, des chantiers de construction sans grande activité. Seul de ces ports secondaires, Lorient possédait un véritable arsenal créé par la célèbre compagnie des Indes pour ses propres besoins et cédé par elle à Choiseul-Praslin, lors de sa dissolution en 1770 [1]. Quant à l'arsenal de Marseille qui jadis entretenait et équipait nos galères, il avait été vendu à la ville, en 1781, moyennant 10 millions, l'anéantisse-

1. La Compagnie céda en même temps que le port 20 vaisseaux, 14 frégates, la propriété des comptoirs, tous les effets de la marine et de guerre, 2.400 esclaves qu'elle avait aux iles, moyennant 30 millions, plus un paiement de 16 millions et demi dus par le gouvernement.

ment de la marine à rames le rendant inutile. Il n'était plus qu'une vaine et coûteuse représentation. L'Etat s'en était débarrassé, n'y conservant que quelques magasins pour son usage. Dunkerque, délivré enfin de son commissaire anglais, était sur le point d'être remanié de fond en comble « pour nous donner une sorte de pied sur la Tamise, le Texel et même le Nord ». Le Havre devait également subir de nombreuses transformations, décidées à la suite du voyage du roi en 1786 : son bassin à flot, qui ne pouvait contenir que des bâtiments de 300 à 400 tonneaux, avait été jugé insuffisant et on avait résolu de l'agrandir, en même temps que ses ateliers et ses chantiers. Bordeaux et Bayonne n'avaient qu'une médiocre importance.

Les trois grands ports étaient au contraire des centres maritimes de premier ordre, à la fois ports de constructions, de réparations et d'armements. Chacun d'eux possédait ainsi un vaste arsenal, où étaient construits, gréés et réparés les navires les plus forts, où étaient préparés les approvisionnements, vivres et munitions nécessaires pour armer les navires. Ils réunissaient tous les moyens, alors connus, de mettre en œuvre une flotte de guerre : ateliers pour la mâture, la corderie, la voilerie, la clouterie de fer, le laminage du cuivre, l'artillerie, etc. De spacieux magasins y étaient édifiés pour recevoir le matériel, des fosses y étaient creusées pour l'immersion des bois, et de belles cales de construction, recouvertes d'une toiture, y préservaient les navires en chantier des intempéries des saisons. A Brest et à Rochefort on comptait quatre bassins ou

formes, propres à recevoir les bâtiments à sec et à les radouber. Toulon venait d'être doté de bassins du même genre, grâce à l'habileté de l'ingénieur Groignard, que n'avait point arrêté la difficulté d'opérer dans une mer sans marées. Nos trois arsenaux améliorés sans cesse, dotés des perfectionnements les plus nouveaux, ne le cédaient en rien à ceux de l'étranger [1].

Mais de tous les travaux entrepris vers la fin de l'ancien régime pour accroître notre puissance maritime, le plus grandiose et non le moins utile fut celui, commencé à l'instigation de Louis XVI, qui créa de toutes pièces dans la Manche, un refuge pour nos flottes. Jadis, faute d'avoir eu le long des rives de Normandie un abri convenable, l'escadre de Tourville avait subi un cruel désastre dont on voulait éviter le retour. Ce que la nature nous avait refusé, la patience et le génie des hommes s'étaient promis de nous le donner; puisqu'il n'existait en ces parages ni anfractuosités, ni découpures suffisantes de la côte, on s'était décidé à faire une rade artificielle. Après avoir hésité entre Cherbourg et la Hougue, on avait définitivement choisi Cherbourg et, dès 1779, les premiers travaux y avaient commencé. La rade factice qu'on avait projetée devait être limitée du côté du large par une immense digue ayant pour fondations des cônes de forte charpente immergés dans les sables, et propres à être remplis de maçonnerie [2]. Le premier cône avait été échoué le

1. Les ports de commerce étaient aussi fort améliorés.

2. L'idée en appartenait à l'ingénieur de Cessart. Plus tard on en vint à l'idée du capitaine de la Bretonnière de faire la digue à pierres perdues. Voir au sujet des travaux de Cherbourg, le *Mémorial de Sainte-Hélène*, t. V.

26 juin 1784 ; deux ans plus tard le roi était venu assister en personne à l'immersion de l'un d'eux ; en 1789, vingt cônes avaient été successivement mis à l'eau. L'heure était donc proche où une belle rade existerait ; bientôt un arsenal se construirait sur ses bords et la France posséderait une nouvelle place de guerre en face même de l'Angleterre, à quelques heures de Portsmouth et de l'île de Wight.

A qui était dévolue l'autorité dans les trois grands ports militaires ? Qui dirigeait les travaux des arsenaux ? Qui préparait les armements des vaisseaux et des escadres ? Intéressantes questions utiles à connaître, mais auxquelles on ne saurait répondre sans jeter auparavant un regard sur le passé.

Sous Colbert, l'intendant était omnipotent dans les ports. Tout dépendait de lui, justice, police, finances, magasins, ateliers, construction, garde, entretien, mouvement des vaisseaux. Il avait l'entière direction de toutes les opérations relatives à la confection, à la production de l'instrument de combat, à son entretien, à sa réparation. Il avait aussi le soin de la discipline, de la levée et de la police des classes, la surveillance de tout le personnel, il devait même « observer dans les combats la conduite des commandants des vaisseaux et en informer exactement qui de droit ». Il était en un mot le chef, ou selon l'expression de Colbert « l'homme de Sa Majesté ». Les détails de l'arsenal étaient confiés à des fonctionnaires civils relevant directement de lui et dénommés *commissaires*. Mais, il y a lieu de le remarquer, ces commissaires

étaient non pas (comme de nos jours) de simples administrateurs chargés des approvisionnements et de la comptabilité, mais des hommes d'art, réunissant entre leurs mains des attributions techniques et administratives, ayant plus que droit d'ingérence, mais devoir de direction, dans l'exécution des travaux [1]. Quant aux officiers de vaisseau, leur action ne s'exerçait vraiment qu'à la mer. A terre leurs attributions étaient aussi réduites que possible. Il existait bien dans chaque port un commandant de la marine et, au-dessous de lui, un capitaine de port, mais, placés tous les deux sous l'aurité immédiate de l'intendant, ils n'avaient d'autre soin que de veiller à la sûreté de l'arsenal.

Les ordonnances de Colbert et de Seignelay subsistèrent pendant quatre-vingts ans, sans changements appréciables, faisant de l'intendant le personnage en évidence à la fois ingénieur, financier, administrateur, voire même artilleur. A défaut d'autre mérite, cette organisation avait l'avantage de l'unité d'action. Mais elle avait le tort de ne pas faire la part assez belle aux officiers de vaisseau. Très exclusifs d'esprit, en leur qualité de membres d'un corps aristocratique et fermé, les officiers regardaient d'abord comme blessante la tutelle des intendants, étrangers à leurs corps et souvent de moindre noblesse qu'eux-mêmes ; très avides de paraître et très jaloux d'autorité, ils supportaient en outre, à regret, un régime, qui ne leur donnait ni une prééminence d'opinion, ni un pouvoir effectif.

1. Gougeard. *La Marine de guerre. Les Arsenaux de la Marine.*

Ils poursuivirent donc avec la plus opiniâtre ténacité l'abaissement de ces officiers civils trop bien partagés et trop influents à leurs yeux.

Le premier règlement qui entra dans les vues des militaires date de l'année 1765, où Choiseul fit paraître sa célèbre ordonnance. L'autorité du commandant de la marine y était relevée par l'inspection et l'initiative sur toutes choses [1], par une action directe sur le capipitaine de port, par le soin de surveiller les armements et d'ordonner l'embarquement du personnel, mais ce n'était point assez au gré d'officiers, qui, loin dedemander un partage d'attributions entre leur corps et celui de la plume, rêvaient l'absorption complète de ce dernier. D'ailleurs de graves embarras naquirent bientôt de cette nouvelle organisation : le mélange des fonctions occasionna de la confusion ; le choc de toutes les prétentions respectives engendra des conflits d'autorité ; l'inimitié des deux corps s'accentua davantage, la lutte qu'elle entretenait devint chaque jour plus vive.

Lorsque M. de Boynes fut appelé au ministère, il crut devoir confier à son frère le sieur de Gueudreville, intendant à Toulon, le soin de gouverner la marine. Celui-ci ne manqua pas de prendre parti pour le corps qui le comptait au nombre de ses chefs. Il s'occupa immédiatement de détruire l'œuvre de répartition imaginée par Choiseul, et il fit signer l'ordonnance de 1772, qui rendait à l'administration ce qu'elle avait perdu.

1. L'intendant devait continuer à prendre les mesures nécessaires pour que les travaux ordonnés fussent exécutés dans les délais voulus,

Comme on le suppose bien, le corps des officiers de vaisseau n'accepta pas sans dépit et sans esprit de représailles une réforme qui le remettait au second plan; il fit entendre de fréquentes doléances au ministre de la marine et trouva enfin dans M. de Sartine un homme disposé à les accueillir. Sept ordonnances parurent en 1776 qui assurèrent le triomphe définitif de l'épée, lui donnant une éclatante revanche de son effacement de 1772.

Dès lors le commandement de la marine prit la haute direction des services techniques de l'arsenal, tandis que l'intendant, très amoindri, ne garda plus que le soin des finances et des approvisionnements ainsi que le service des classes. Est-ce à dire que le commandant devint le premier personnage du port? Pas tout à fait; car s'il était chargé de faire exécuter les ordres du Roi, il vit encore l'intendant dresser son autorité parallèlement à la sienne pour les questions administratives et conserver le droit de correspondre directement avec le ministre, droit excessif, reste d'une ancienne toute-puissance contre laquelle se heurtaient sans cesse l'énergie et les plaintes des officiers militaires.

Cette coexistence de deux fonctionnaires, indépendants l'un de l'autre et presque également traités dans un même centre maritime, donnait lieu à des complications incessantes qui se traduisaient par des retards et des lenteurs dans la solution des affaires; les ordonnances exigeaient que, sur bien des points, les échanges de vues entre ces deux autorités fussent formulées par écrit. Pour des questions insignifiantes, il fallait des

conférences, des rapports sans fin. Les lettres du ministre au port étaient collectives, elles portaient la double suscription du commandant et de l'intendant, car l'un et l'autre devaient être prévenus des moindres faits, ayant l'un et l'autre des mesures particulières à prendre; mais ici une difficulté se produisait : quel était, en effet, celui de ces deux fonctionnaires qui devait avoir, le premier, connaissance des ordres du ministre? Dans la crainte de déplaire à l'un ou à l'autre, on avait admis que tous les deux se réuniraient lors de l'arrivée du courrier de Paris. Ils ouvriraient donc en même temps les paquets à eux adressés.

Malgré tout, les conflits d'attributions étaient fréquents et ils engendraient de fâcheuses querelles, car tous ne se dénouaient pas aussi aisément que celui qui éclata à Toulon, en 1785, au sujet de l'emplacement d'un futur hôpital, entre le chevalier de Fabry, commandant de la marine, et Malouet, l'intendant. « Cette querelle devint assez vive entre M. de Fabry et moi, dit Malouet, pour qu'il essayât d'en faire une affaire de corps, et un de ses amis proposa aux officiers de marine de ne plus revenir à l'intendance. Les capitaines de vaisseau se réunirent pour savoir si, en effet, l'intendant avait manqué au commandant. L'un d'eux M. de Carolis, leur dit : « Messieurs, il n'y a rien dans tout ceci d'assez grave pour nous obliger à prendre parti pour ou contre, mais, si nous en prenons un, j'opine pour que la question se décide par la comparaison des deux cuisiniers du commandant et de l'intendant; or, je déclare que je donne la préférence au

dernier. » Cette plaisanterie calma la querelle, on continua à venir chez moi. Mais le chevalier de Fabry ne désarma pas pourtant. Sans vouloir l'excuser, il faut reconnaître que l'organisation en vigueur prêtait trop à ces conflits. Pour faire cesser une situation si contraire à la bonne marche du service, il suffisait de mettre à la tête du port un chef unique ayant des pouvoirs tels que ses ordres fussent exécutés, sans contestation possible, et par les officiers militaires, et par le directeur de l'administration : on ne s'en avisa que beaucoup plus tard, longtemps après la chute de la monarchie, quand le commandant de la marine vit sa prépondérance reconnue et devint préfet maritime [1] : les combinaisons les plus simples ont souvent de la peine à voir le jour.

C'était un officier général, lieutenant général ou chef d'escadre qui occupait le poste de commandant de la marine. Sous ses ordres immédiats il avait le *directeur général de l'arsenal* et le *major général de la marine* et des escadres, l'un et l'autre officiers généraux de la marine du rang de chef d'escadre, qui le secondaient dans son commandement et le suppléaient en cas de besoin. Le directeur général de l'arsenal avait comme son nom l'indique, la haute direction des trois détails de cet arsenal qui étaient dénommés : mouvements du port, constructions navales et artillerie.

Depuis le maréchal de Castries, ce n'étaient plus des officiers de vaisseau qui se trouvaient à la tête de ces

1. Création du 7 floréal an VIII (27 avril 1800).

trois détails, ainsi qu'en avait décidé précédemment M. de Sartine [1]. Les conseillers du maréchal avaient reconnu que, pour être marin et bon marin, on pouvait n'en pas moins être insuffisant dans les mille questions qui regardaient la construction des navires et celle des canons et affûts. Ils avaient fait même une autre découverte : ils s'étaient aperçu que les officiers de vaisseau les plus actifs, les plus habiles peut-être à conduire et à manœuvrer un trois-ponts, se sentaient en général peu de goût pour les mouvements ou amarrages des navires désarmés, pour leur entrée dans les bassins et leur sortie, pour les travaux relatifs à la fabrication des cordages, du gréement et de la voilure, pour le curage et l'entretien des rades, la police des quais. Aussi avaient-ils réorganisé, en 1786, l'ancien corps des *officiers de port* [2], et avaient-ils, en même temps, attribué à des artilleurs de profession les directions d'artillerie et à des constructeurs de navires les directions des constructions navales. Après bien des changements on s'était enfin arrêté à une idée rationnelle. Des intendants

1. Par l'ordonnance de 1776, dont voici le préambule : « Sa Majesté s'étant assurée que les officiers de la marine ont acquis depuis plusieurs années par la nouvelle forme donnée à leur éducation militaire, la théorie de l'architecture navale et les connaissances nécessaires pour bien diriger la construction, le gréement et l'équipement des vaisseaux: elle a reconnu la nécessité de changer l'ancienne constitution. Celle-ci qui n'admettait les officiers militaires à aucun détail dans les arsenaux était propre sans doute au temps où elle fut adoptée ; mais Sa Majesté a jugé qu'elle ne pourrait être maintenue dans son entier. Sans renoncer aux avantages qui doivent résulter pour la perfection des ouvrages et pour l'économie, tant des lumières et des talents desdits officiers, que de l'intérêt qui lie essentiellement leur propre gloire au succès des opérations mécaniques des ports et à la conservation des forces navales. »

2. L'ancien corps des officiers de port avait été fusionné avec celui des officiers de marine par une ordonnance du 27 septembre 1776.

et commissaires ayant le don d'omni science, aptes à gérer les finances ainsi qu'à fournir des plans de navires ou des tracés de canons, on était passé aux officiers de vaisseaux bons à toute besogne ; finalement on comprenait la nécessité d'affecter à chaque branche du métier des hommes spéciaux, préparés par leurs études spéciales au service qu'on leur demandait.

Il faut constater toutefois que ces hommes spéciaux, dont je viens de parler, n'auraient pas toujours été susceptibles d'occuper de très hautes fonctions. L'art de la construction était resté, pendant des siècles, le domaine des praticiens, sans attirer l'attention des savants : les constructeurs de navires n'étaient que de simples charpentiers, des « maîtres de la hache », comme on les appelait, qui se transmettaient de père en fils les plans et dessins des navires, mêlant forcément l'expérience du passé aux erreurs de la routine. Mais depuis que Bernouilli et Euler avaient abordé et résolu les problèmes de l'hydrodynamique [1], les constructeurs avaient peu à peu étendu le cercle de leurs connaissances en y ajoutant l'hydraulique et la mécanique, ils avaient fixé les règles de leur métier, ils en avaient contrôlé les lois empiriques par des procédés scientifiques, ils étaient, en un mot, devenus des ingénieurs. Ce progrès ne s'était réalisé qu'au milieu du XVIIIe siècle, sous le ministère de Choiseul, grâce aux hommes distingués qui avaient nom Groignard, Gauthier, Colomb, Ollivier, etc... Le premier règle-

1. Bernouilli publia en 1738 son *Hydrodynamique* et Euler en 1749 sa *Science navale*.

ment qui leur reconnut le titre officiel d'ingénieur fut celui de 1765. Il leur donnait en même temps une hiérarchie spéciale, fixait les conditions du concours d'admission dans le corps et réorganisait l'*école de construction* établie en 1740 à Paris pour les élèves ingénieurs [1]. Les ordonnances de 1786 relevèrent encore l'état des ingénieurs, elles les mirent tout à fait sur le pied militaire, les habillant comme les officiers de vaisseau, à la seule exception des parements qui étaient en velours noir. Leur solde était à peu près la même que celle des officiers, ils touchaient d'ailleurs comme eux des gratifications en argent dans certaines circonstances, par exemple à l'occasion du lancement, des navires qu'ils avaient construits : 1.600 livres pour un vaisseau, 800 pour une frégate, 600 pour une gabare. Leur corps comprenait 45 membres répartis en ingénieurs-directeurs, sous-directeurs, ingénieurs ordinaires et sous-ingénieurs. A eux revenait le soin de veiller aux constructions neuves, aux refontes et aux radoubs. Toutefois dans chaque port fonctionnait un *Conseil de marine*, présidé par le commandant et dont faisaient partie des officiers de marine et des ingénieurs, pour diriger le service des travaux. Ce Conseil devait examiner les plans des nouveaux vaisseaux à cons-

1. Voici le préambule de l'ordonnance de Choiseul concernant les ingénieurs. « Sa Majesté ayant considéré que les constructeurs actuels de ses vaisseaux, depuis leur établissement dans ses ports, s'étant particulièrement appliqués à réunir toutes les connaissances de théorie et de pratique qu'exige la construction des vaisseaux, y ont fait des progrès considérables ; voulant exciter de plus en plus l'étude des sciences qui sont la base de cet art et fixer l'état et les fonctions de ceux qui l'exercent d'une manière qui répond à l'utilité de leurs services, elle ordonne... » Ordonnance du 25 mars 1766.

truire et résoudre les questions relatives à la réparation des anciens [1]; mais tous les chantiers et ateliers, ayant trait à ces diverses opérations, étaient surveillés par des ingénieurs.

De même pour l'artillerie. Les collaborateurs du maréchal de Castries avaient admis que la fabrication des bouches à feu, des affûts, des projectiles en usage sur les vaisseaux relevait de l'artilleur et non pas du marin. Celui-ci n'ayant qu'à utiliser les canons pour le mieux du service et de l'honneur de son pays, la raison voulait qu'il laissât à des spécialistes le soin de les préparer, de les confectionner et de les usiner dans les ports militaires, ainsi que dans les forges, fonderies et manufactures d'armes établies dans l'intérieur du royaume. Ce furent donc les officiers du régiment d'artillerie des colonies, créé en 1786, qui devinrent les directeurs ou les surveillants des travaux d'artillerie. Ils y furent, à n'en pas douter, plus compétents que les officiers de vaisseau qu'ils remplaçaient [2].

Ces derniers auraient pu, semble-t-il, continuer de faire le service des ports; la résurrection du corps spécial, à ce destiné, n'était pas absolument nécessaire :

1. Ce conseil n'existe plus de nos jours. Un conseil unique, dit des travaux, séant à Paris, l'a remplacé. Il serait intéressant d'étudier de près si l'organisation d'autrefois n'était pas, sous ce rapport, préférable a celle d'aujourd'hui.

2. Tel n'était pas l'avis des officiers de vaisseau. Dans un mémoire du chef d'escadre Le Bègue, daté du 8 mai 1788, on lit : « Le système d'aujourd'hui éloigne totalement l'officier de la marine de ce qui a trait à l'artillerie, elle est absolument entre les mains d'officiers éclairés, mais qui ne sont pas destinés à aller à la mer et qui ne sont pas marins. Il faut que l'officier de la marine soit artilleur. Cependant on l'a éloigné de ce service. Il parait contradictoire au bien de la marine que l'officier n'ait aucune relation directe avec les machines dont il fait le plus d'usage. »

désarmer les vaisseaux, les mâter et les démâter, les virer en quille et les caréner sont des opérations que tout marin peut et doit même savoir diriger. Pourquoi donc avoir rétabli une hiérarchie particulière des ports? Pour une raison capitale qui ne souffrait point de réplique : les fonctions des ports étaient réputées roturières et un gentilhomme bien né ne pouvait les remplir sans déchoir. En 1725, le chevalier de Ligondès, proposé pour une place de port, s'était vu refuser la nomination qu'il sollicitait; « un tel emploi ne pouvant convenir à un homme de sa condition ». Les officiers du temps de Louis XVI avaient peu perdu des préjugés aristocratiques de leurs devanciers, et, trouvant le service des ports indignes d'eux, ils avaient obtenu de s'en décharger sur d'autres.

Les ouvriers, employés dans les arsenaux maritimes aux différents ateliers ou chantiers, étaient soit des ouvriers bénévoles habitant Toulon, Brest, Rochefort ou Lorient et venant chaque jour travailler « au parc », soit des ouvriers *levés* dans les villes et villages des provinces côtières, de la même façon que les marins et les pêcheurs. Tout individu exerçant dans les ports et lieux maritimes l'une des professions de charpentier, perceur, calfat, voilier, poulieur, tonnelier, cordier et scieur de long, se trouvait *classé* à partir de dix-huit ans, comme le matelot ou le pêcheur, et pouvait être levé par le commissaire des classes, d'après les ordres des intendants. Toutefois, si pour le classement et la levée, l'ordonnance de 1784 traitait de la même façon l'ouvrier et le marin, contraignant l'un et l'autre à

venir au service, même par la force, même par l'emploi de la terrible garnison, l'Etat avait, cependant, vis-à-vis de l'ouvrier, une attitude moins oppressive que vis-à-vis du marin. Le classement de l'ouvrier ne résultant que du lieu où il exerçait son métier, il lui suffisait de quitter ce lieu et d'aller travailler dans l'intérieur du royaume pour échapper aux règlements maritimes. L'abandon définitif de son état le mettait aussi hors de l'atteinte des commissaires. Enfin il pouvait exercer librement son industrie à l'étranger, sans tomber sous le coup des lois répressives de la désertion. « Il n'était tenu, en un mot, qu'à un service occasionnel ; c'était comme une réquisition urgente qui n'affectait en rien sa condition et la liberté de ses mouvements en dehors de cette urgence[1]. »

Le nombre des ouvriers des arsenaux était fort variable ; il dépendait des circonstances : très élevé aux époques de guerre et d'armements importants, il diminuait sensiblement dans les époques pacifiques. Durant la guerre d'Amérique, le port de Brest employait jusqu'à 10.000 ouvriers, tandis qu'en 1789 il n'en contenait que 4.500[2]. A Toulon, on en comptait 4.400 au moment de la signature de la paix de 1783, tandis que le nombre normal était de 2.300[3]. A Rochefort, l'effectif des ouvriers était à peu de chose près celui de

1. Beaussant. *Archives de la marine.*

2. Ainsi répartis : constructions navales, 2.852 ; mouvement du port, 1.444 ; artillerie, 218. (*Archives de la marine.* Mémoire du port de Brest du 16 juillet 1788.)

3. Ainsi répartis : constructions navales, 1.140 ; mouvement du port, 1.100 artillerie, 90.

Toulon. A Lorient, on en entretenait environ 1.200 [1]. Les ouvriers bénévoles, domiciliés dans les ports, étaient en immense majorité : à Brest, par exemple, on ne trouvait, en 1789, que 22 ouvriers de levée, c'est-à-dire provenant des classes [2].

De tout temps le régime du travail adopté dans les arsenaux avait été celui du travail « à la journée du Roi ». En 1789, les salaires quotidiens des ouvriers étaient fixés de la manière suivante : charpentiers, 22 sols ; calfats, 21 ; forgerons, 26 ; journaliers, 21 ; menuisiers, 25 ; matelots, 20 ; peintres, 21 ; perceurs, 22 ; poulieurs, 30 ; ce qui mettait la moyenne à 22 sous 6 deniers. Le travail à la journée, qui est le mode de travail de nos arsenaux actuels et qui fait l'objet de si vives critiques, était déjà, vers la fin de l'ancien régime, réputé comme très désavantageux au point de vue de la dépense et de la production ; quelques intendants, ennemis de la routine, avaient essayé de faire travailler à l'entreprise et l'un d'eux put écrire à ce sujet : « Nous reconnaissons par des comparaisons multipliées que la journée du roi est plus chère d'un tiers au moins que les ouvrages à l'entreprise. Le produit de 50 ouvriers à la journée est égal au produit de 20, 26 et 28 au plus à l'entreprise. » Le maréchal de Castries avait été frappé de ces constatations et, dans son louable désir de restreindre les dépenses, il résolut d'essayer un

1. A la date du 1er janvier 1789 on en comptait 1.161, savoir : constructions navales, 500 ; artillerie, 41 ; mouvement du port, 620.

2. Le surplus des ouvriers des classes était embarqué sur les navires pour y faire leur métier de calfat, voilier, charpentier, etc.

changement dans l'organisation du travail des ports. Le 31 juillet 1785, il prescrivit donc de faire tous les ouvrages des ports à l'entreprise, « régime dont il devait résulter les plus grands avantages tant pour la célérité que pour leur prix ». Son espoir ne fut point déçu. Dès le 2 avril de l'année suivante, l'intendant de Toulon l'informait « que le nouveau régime adopté remplissait entièrement les vues d'économie que l'on s'était proposé ». De Brest, on lui écrivait vers la même époque, que le système de l'adjudication introduit dans presque tous les ateliers avait été jugé très avantageux. Enfin à Rochefort en 1786, « les ouvriers étaient tous à l'entreprise, aussi leurs journées ressortaient-elles à un prix fort satisfaisant [1] ».

Malheureusement toute médaille a son revers, et ce régime, si avantageux pour l'Etat au point de vue de la dépense, avait aux yeux des ouvriers l'inconvénient de diminuer leurs profits : beaucoup d'entre eux quittèrent les arsenaux. Au seul port de Toulon, on vit s'éloigner en 1786 près de 1.500 ouvriers, sur les 3.000 qui formaient le contingent des ouvriers libres [2]. Il faut dire que les ouvriers n'avaient qu'un enthousiasme restreint pour le service des arsenaux maritimes. Leur condition y avait toujours été précaire. Un ministre sentait-il le besoin de réaliser des économies (et ce besoin était constant), il s'en prenait tout d'abord aux constructions neuves, rognant sur les achats de ma-

1. Mémoire pour servir à l'histoire de Rochefort, par M. Thomas, 1828.

2. Lettre du ministre du 17 juin 1786. (*Archives de la marine.*)

tières, réduisant les allocations pour salaires d'ouvriers. Les autorités des ports se voyaient alors contraintes d'opérer des licenciements parmi les travailleurs, afin d'en diminuer le nombre[1]. Ceux-ci vivaient donc dans une perpétuelle anxiété, dans la crainte et dans l'incertitude du lendemain ; le congédiement était une épée de Damoclès toujours suspendue sur leur tête. Et une fois remerciés, quel sort les attendait? A Brest et à Rochefort, un homme laborieux était, à la rigueur, presque assuré de trouver à s'employer à la culture des terres ou dans les manufactures, mais à Toulon, le mal était autrement grave : la Provence était fort arriérée au point de vue de l'agriculture, elle n'avait presque pas d'industrie et l'ouvrier des professions tenant à la mer n'avait d'autre travail que celui de l'arsenal. Le renvoi du port le jetait dans la misère. Les consuls des petites bourgades voisines venaient sans cesse représenter aux autorités de la marine royale la triste situation des ouvriers congédiés de Toulon, qui erraient dans les campagnes, réduits à la mendicité ou au vol [2]. Bien plus, ces malheureux, désespérant de trouver à gagner leur

1. L'intendant de Rochefort avait congédié 520 ouvriers dans le mois d'avril 1788, pour cause de manque de fonds. Il avait à payer 393.000 livres pour ce mois-là et il n'avait en caisse que 50.000, sans espoir d'en recevoir de longtemps. Correspondance des ports, 18 avril 1788. (*Archives de la marine.*)

2. « Pour encourager les ouvriers, leur faire préférer le service du roi et les exciter au mariage, il me paraîtrait bon, comme cela se pratique à Rochefort, d'établir une caisse où les fils des ouvriers qui serviraient depuis quinze ans, trouveraient à l'âge de cinq ans une solde de 3 livres par mois. A neuf ans, ils seraient employés à six sous par jour, dans les ateliers, avec le titre d'apprentis, pour gagner jusqu'à douze sous, jusqu'à ce que, étant compagnons à quinze sous, ils deviendraient ouvriers, contremaîtres, et enfin maîtres. Cette caisse n'exigerait aucun fond, elle serait alimentée par le produit des copeaux que l'on vendrait au lieu de les laisser emporter aux ouvriers. » *Notes sur la marine*, de M. de Bellefontaine, commissaire général, 1789.

vie chez eux, s'en allaient à l'étranger tenter la fortune. « Je vois avec douleur, disait en 1767 l'intendant de Toulon, sortir de l'arsenal la plus brillante jeunesse que j'avais eu soin d'y rassembler; je me souviens avec frayeur de ce qui s'est passé du temps de M. Berryer, où le défaut de paiement et le renvoi des ouvriers ont fait sortir de Provence seulement plus de six mille familles qui ne reviendront plus [1]. » Les licenciements qui, dans la pensée du ministre, n'étaient que temporaires avaient donc pour conséquence d'éloigner à tout jamais les ouvriers des arsenaux, fâcheuses émigrations dont la marine portait la peine sitôt que la guerre éclatait et qu'il fallait hâter les armements de grandes escadres. Aussi les commandants des ports préféraient-ils réduire les journées de travail, ordonnant, par exemple, que les ateliers n'ouvriraient qu'un jour sur deux. Avec ce système, les ouvriers ne s'expatriaient plus, mais les salaires réduits de moitié diminuaient le bien-être des uns et privaient du nécessaire les autres, ceux qui avaient charge de famille.

Les ouvriers, que le congédiement et les réductions de travail n'atteignaient pas, avaient néanmoins à subir de cruels embarras par suite des retards continuels dans le payement de leur salaire. Comme les officiers de vaisseau, comme les matelots, comme les demi-soldiers, les ouvriers souffraient du manque de fonds dans les caisses de l'Etat [2]. Au milieu de 1789, il leur était

1. Brun. *Guerres maritimes*, 1er vol., p. 432.

2. Lisez cette lettre de l'intendant de Rochefort en 1772 : « Je ne sais où trouver l'argent nécessaire pour le paiement des travaux. Il sera dû un an à la

dû plusieurs mois de l'année précédente et aucune distribution d'argent, même en acomptes, n'avait été faite sur l'année courante. De Toulon cette lamentable situation fut dépeinte au ministre avec les couleurs qu'elle méritait ; le ministre écrivit, pour toute réponse, qu'il lui était impossible de comprendre les ouvriers dans la prochaine distribution..... Heureusement un imprimeur toulonnais put avancer une certaine somme, qui fut payée à ces malheureux.

A Brest, le commandant se plaignit au ministre, le 28 juillet, qu'il fût dû aux ouvriers six mois de leurs gages : « Mettez, je vous en supplie Monseigneur, M. l'intendant à même d'en payer un. »

A Rochefort, la détresse de l'ordonnateur était aussi grande. Il écrivit au ministre le 28 juin 1788 : « Les assauts que je soutiens contre les instances des officiers pour être payés, m'affectent cependant bien moins que la dure nécessité où je me trouve souvent de ne pouvoir secourir comme je le désirerais de malheureux ouvriers qui sont dans la misère. » Un jour, poussés par la faim, ces ouvriers si maltraités, lassés de se voir rebutés, en viendront à la violence, ils pilleront deux boulangeries de la ville et l'autorité n'osera pas sévir, car elle se sentira coupable. Songez que l'hiver 1788 à 1789 avait été des plus rigoureux, qu'à ce moment, le prix du pain était rendu excessif par l'impôt sur le blé

fin de ce mois aux ouvriers. Prenez, je vous en supplie, monseigneur, la situation du port en considération. » C'est un refrain qu'on retrouve à chaque page de la correspondance administrative. « Il est dû tout à l'heure six mois aux ouvriers. Il est bien urgent de les payer... » « Les ouvriers m'assiègent pour leur paiement qui est trop différé, etc... » On en citerait des centaines du même genre.

qui pesait lourdement sur le royaume. Pourtant la misère des ouvriers « avait plus d'une fois excité la compassion des chefs de la marine ; ceux-ci avaient parfois trouvé des expédients qui, sans les soulager beaucoup, annonçaient du moins de la propension à le faire ; le comte d'Albert de Rions, commandant à Toulon, indépendamment de sa sollicitude comme chef, trouvait dans les privations personnelles de sa famille les moyens de soulager de près quelques-uns des plus malheureux [1]. »

Classe vraiment à plaindre que celle de ces ouvriers des ports ! Ils n'avaient pas à souffrir seulement de la gêne des finances, ils se trouvaient encore, indirectement, les victimes des voleurs, brigands ou faussaires punis des galères. Depuis la guerre d'Amérique l'usage s'était répandu d'employer aux besognes de force, « à la fatigue » comme on disait, les forçats détenus dans les ports [2]. Qui pâtissait de cette coutume ? le Trésor d'abord, à qui chaque galérien coûtait près de 39 sous par jour [3], soit 17 sous de plus que les ouvriers ; enfin les ouvriers eux-mêmes à qui les galériens se substituaient. A Brest, par exemple, à côté des 4.514 ouvriers entretenus en 1788, on employait 2.302 forçats. N'était-

1. Brun. *Guerres maritimes*, vol. II, p. 143.

2. Quand, en 1748, la réunion des galères à la marine fut décidée, on procéda à la répartition entre les ports de Brest, Toulon et Rochefort des 4.000 forçats que contenaient les bagnes flottants de Marseille. On en mit 2.000 à Brest, 1.000 à Rochefort et 1.000 à Toulon.

3. « Chaque forçat coûtait annuellement 230 livres 6 sous 2 deniers, et comme il n'y en a qu'un sur trois qui soit effectivement employé aux travaux du port, un forçat considéré comme journalier, coûte près de 39 sous par jour, ce qui est exorbitant. » Lettre du ministre, du 23 septembre 1786. (*Archives de la marine.*

il pas plus simple de laisser les forçats dans les provinces où ils avaient été condamnés et de les faire travailler aux grands chemins ? Il eût alors été possible « d'offrir dans nos ports une plus grande somme de travail à la classe indigente et honnête des journaliers ».

Ainsi les ouvriers qui venaient s'engager aux parcs de la marine royale n'avaient point un sort enviable. La gêne les accablait durement. Ne soyez donc pas surpris si vous les voyez, dès 1789, grossir le nombre des mécontents. Les chefs des ports n'ont pourtant pas ménagé les avertissements à ce sujet. Tous ont maintes fois représenté au ministre que le défaut de paiement des salaires amènera des troubles graves, dont « la sûreté publique peut dépendre », que les « gens congédiés des ateliers sont fort à craindre, et qu'un moment viendra où on sera forcé de céder aux circonstances [1] ». Malheureusement le ministre n'a jamais pu satisfaire régulièrement aux demandes de fonds. La conséquence de cet embarras des finances a été de rendre les mécontents de plus en plus nombreux dans les ports de guerre. En attendant de former des clubs, les ouvriers se rassemblent et gémissent sur le sort qui leur est réservé. Les arsenaux sont pleins d'une foule surexcitée. C'est là que se manifesteront les premiers symptômes de rébellion et, plus tard, quand

1. Lettre de Brest, du 14 septembre 1789 : « Les ouvriers sont encore dans la misère, il est essentiel que les fonds pour leur payement puissent se faire avec exactitude. La sûreté publique en dépend. » Du 28 juillet 1789 : « Les gens congédiés des ateliers sont en quelque manière les plus à craindre. »

le pays sera tout entier soulevé, les ports ne le céderont en rien aux villes les plus agitées [1].

1. Dès le mois de mars 1789, des troubles graves avaient éclaté à Toulon, l'hôtel de ville et l'évêché avaient été pillés. A Brest, le directeur du port fut obligé de quitter la ville devant la foule ameutée contre lui. Les ouvriers de l'arsenal de Toulon demandèrent, les premiers en France, en 1789, à porter la cocarde tricolore, le commandant de la marine leur accorda ce droit pour éviter des troubles; il se para lui-même de cette cocarde ainsi que ses officiers.

CHAPITRE X

L'ARTILLERIE

« L'artillerie de marine, disait Choiseul dans un mémémoire au roi de 1765 [1], était une partie essentielle fort négligée. Les canons et les fers coulés n'étaient pas du même calibre d'un port à l'autre. Depuis Louis XIV, on avait négligé l'artillerie, qui était livrée a des entrepreneurs [2]. » Il apparaît, en effet, que Choiseul fut le premier à mettre de l'ordre et de l'homogénéité dans le service de l'artillerie navale. La mesure prise par lui, en 1761, de réunir en un seul corps l'artillerie de marine et l'artillerie de terre ne fut pas étrangère aux progrès réalisés. En se fusionnant avec leurs collègues de l'artillerie royale, les officiers des vaisseaux profitèrent immédiatement des enseignements précieux déjà donnés par les Vallière, ou de ceux, plus précieux encore, que Gribeauval répandait dans l'armée

1. Mémoire au roi. *Journal des savants*, 1881.

2. L'artillerie avait été longtemps aussi insuffisante en quantité, qu'inférieure en qualité. Au moment des guerres, la pénurie des canons avait souvent retardé les armements. On manqua de canons en 1759 pour armer l'escadre de M. de Conflans; de même en 1778, lors de la guerre de l'Indépendance américaine.

française. Et quand, en 1769, on réorganisa un corps distinct d'artillerie de marine, les officiers qui le composèrent furent très vite à la hauteur de leur tâche.

L'époque dont il s'agit est particulièrement féconde en travaux intéressants sur tout ce qui a trait au tir des bouches à feu. Les officiers ne laissent pas aux seuls savants le soin d'étudier la balistique et d'en fixer les lois. Bernouilli, Euler, Roblin n'ont fait que montrer la voie : militaires et marins suivent leurs traces, faisant marcher de pair le calcul et l'expérimentation. Tandis que les mémoires succèdent aux livres didactiques, on exécute des tirs d'expérience à Douai, à Strasbourg, à Toulon ; tout est étudié : ténacité des métaux, force élastique de la poudre, effets des charges plus ou moins denses, vitesse restante des boulets, force vive au moment du choc, canons des puissances étrangères, résistance de l'air, déviation des projectiles, etc... [1]. Aucun point n'est laissé dans l'oubli et quand on voit tous les résultats obtenus alors, on est tenté de dire que l'artillerie moderne peut faire remonter l'origine de ses incessants perfectionnements à cette période de vingt-cinq années qui a précédé la Révolution, période vraiment étonnante d'activité, d'ingéniosité et de progrès.

Les premiers canons mis à bord des vaisseaux de guerre étaient en bronze, mais l'inconvénient qu'a ce métal de s'échauffer en peu de temps « et de faire

1. Voir à ce sujet les *Recherches sur l'artillerie en général et particulièrement celle de la marine*, par Texier de Norbec, chef de division des armées navales, 2 volumes, 1792.

sauter les canons de manière à rompre leurs affûts, si on ne les laisse refroidir [1] » fit décider d'y substituer le fer. Le premier essai en fut tenté en 1672 à Nevers, malheureusement la fonte ne fut pas trouvée assez bonne pour résister aux épreuves et on l'abandonna. Recommencé en 1678, l'essai réussit parfaitement; depuis lors, tous les canons en usage à bord des vaisseaux furent en fer, bien qu'il en résultât une augmentation de poids.

Deux procédés étaient en présence pour la fabrication des canons. On pouvait les fondre en ménageant l'âme au moyen d'un noyau intérieur au moule, ou bien les fondre en plein et les forer ensuite. La préférence fut donnée au second système à la suite d'épreuves qui, en 1762, avaient démontré que les canons forés « crevaient » moins que ceux fondus à noyau.

Les fonderies de la marine étaient nombreuses; outre celles de Toulon, de Brest, de Rochefort, l'Etat avait acheté en 1755 la fonderie de Ruelle. Les usines de Marseille, de Saint-Gervais en Dauphiné, de Guérigny dans le Nivernais, d'Indret sur la Loire, de la Chapelle-Saint-Robert en Périgord et Baigorry en basse Navarre fournissaient aussi aux vaisseaux une partie de leurs canons [2]. Un officier supérieur d'artillerie

1. De la Serre. *Essai historique sur la marine.*

2. Un mémoire du chevalier de Sade, lieutenant de vaisseau, daté du 1er juin 1787, critique le trop grand nombre de fonderies. « La fonderie de Ruelle et celles établies dans les ports ne pourraient-elles point suppléer à celles que la marine emploie dans les quatre coins de la France? » L'éloignement des ports élève le prix de revient. Il critique « Indret, endroit où il n'y a ni matière, ni combustible, ni moteur, ni consommation locale. Les même inconvénients se présentent a la fonderie nouvellement adoptée de Framond, dans un pays perdu pour un marin. Elle est en pays étranger contre la disposition de l'ordonnance du 25 mars 1765, qui dit qu'on doit se servir des marchandises et munitions du

était chargé de l'inspection de ces établissements et, dans chacun d'eux, résidait un officier d'un grade moins élevé, pour surveiller les travaux qui s'y exécutaient. Au sortir de l'usine, les canons étaient soumis à des épreuves faites avec le plus grand soin ; on rebutait, en moyenne, un cinquième des pièces présentées à l'examen. Toutefois les rebus étaient devenus moins fréquents, depuis que M. de Morogues avait été chargé de la direction des fonderies et qu'à son instigation les fondeurs en renom avaient adopté la fabrication de la fonte par la méthode anglaise des fourneaux à réverbère.

Quoique l'industrie métallurgique se fût beaucoup perfectionnée [1], quoique l'on fût arrivé, par exemple, à fondre les plus gros canons dans un seul fourneau au lieu de deux, ce qui rendait la matière de ces pièces plus égale et plus homogène, on ne se croyait jamais absolument sûr de la résistance des bouches à feu. Malgré des précautions et des épreuves d'essai, les accidents ne manquaient pas. On voyait « trop souvent, dans les combats, crever des canons au grand dommage de l'humanité et du service [2] ». Les craintes de rupture étaient si vives que les « servans diminuaient d'eux-mêmes la poudre des gargousses, dès que les pièces se trouvaient échauffées par un feu vif et suivi

cru. Pourquoi alimenter les sujets du prince de Salm aux dépens de ceux de Sa Majesté ». On citait déjà les forges du Creusot, celles d'Aus, dans la Dordogne, celles de Moisdon.

1. L'Académie des sciences avait proposé un prix pour la meilleure manière de purger les minerais de matières hétérogènes, en en perdant le moins qu'il se pourrait, et de les mettre nets aux fourneaux. Un fondeur de Poitiers l'emporta.

2. Texier de Norbec, vol. I[er], p. 127.

de quinze ou vingt coups de canons ». Pour calmer les justes appréhensions des marins, pour obéir aux règles de la plus élémentaire prudence, on avait été amené à augmenter de plus en plus les épaisseurs de métal[1]. Il y eut à cela de graves inconvénients : le poids toujours croissant de l'artillerie écrasait les vaisseaux, abrégeait leur durée, dérangeait leurs lignes d'eau et nuisait aux facilités du service : aussi s'était-on préoccupé, dès le XVIIIe siècle, de trouver un métal plus résistant sous un moindre volume que la fonte de fer, ou fer coulé. On s'était arrêté au fer forgé, dont les industriels français venaient de trouver la formule et dont le maître des forges de Guérigny, le sieur Babeaud de la Chaussade, était parvenu à obtenir deux canons qu'il prétendait d'une ténacité et d'une justesse remarquables. Ces deux pièces, essayées en 1745 à Toulon, ne donnèrent pas les résultats qu'on en attendait; on leur reprocha quelques défauts et l'on parut croire que, même avec des perfectionnements à venir, l'usage du fer forgé resterait limité aux plus petits calibres. Des esprits distingués, des savants, comme Buffon, s'employèrent activement pour faire revenir l'opinion « sur cette dépréciation d'une invention dont tous les succès possibles, disaient-ils, seraient si utiles au service du Roi, à l'intérêt de l'Etat et à la sûreté de l'humanité ». En dépit des idées du célèbre auteur de l'*Histoire naturelle*, en dépit des résultats d'expériences positives et

1. « Quant au moyen de déterminer dans les pièces les épaisseurs suffisantes pour résister sûrement aux efforts du fluide de la poudre, on n'en trouve nulle part aucun principe scientifique; on doit à la seule pratique les épaisseurs employées. » *Ibid.*, vol. II, p. 506.

même des progrès réalisés dans la pratique par un sieur Langeron, très habile métallurgiste, il était de moins en moins question d'adopter le fer forgé comme métal à canons. Pourtant, en 1783, le maréchal de Castries se décida à envoyer un officier étudier en Espagne les canons de gros calibre qu'on y avait construits avec le nouveau métal et dont certains officiers espagnols disaient merveille. Il faut croire que les mérites du fer forgé ne parurent pas très évidents, puisqu'on en resta au fer coulé dans les ordonnances de 1786 et qu'on se contenta de chercher le progrès dans l'amélioration des fontes [1].

En 1789, malgré les efforts du département de la marine, il manquait encore plus de neuf cents pièces de canon pour pouvoir satisfaire aux besoins de la flotte. « On travaille avec la plus grande activité à en fabriquer, dit un mémoire de la Luzerne daté du 14 décembre 1788. L'établissement d'Indret et des forges dans le pays de Liège nous fondent des pièces de gros calibre dont nous avons le plus grand besoin. Cinq ou six vaisseaux n'auraient point encore leur artillerie et ce ne sera que dans le courant de l'année prochaine que nous serons pourvus du nécessaire pour en assurer le nombre complet. »

Les canons en usage, sous Louis XVI, étaient de six dimensions différentes et dénommés d'après le poids en livres du boulet de chacun d'eux : 36-24-18-12-8 et 6. Leurs poids étaient respectivement de 7.190 livres,

1. A signaler un essai de canon se chargeant par la culasse, fait en 1775 par le sieur Nicole, architecte à Besançon. Essai malheureux.

5.116-4.212-2.995-2.382-1.733 [1]. Leurs longueurs étaient équivalentes à douze fois le calibre de l'âme. Avec la charge au tiers et les inclinaisons permises par les affûts, les portées moyennes des quatre plus gros calibres variaient entre quatorze cents et quinze cents toises (trois mille mètres environ) : tandis qu'à toute volée, c'est-à-dire avec la pièce pointée à 45 degrés, le boulet du canon de 24 était lancé à plus de deux mille trois cents toises (quatre mille cinq cents mètres [2]).

A ces canons de fonte, venaient s'ajouter des bouches à feu en bronze, mortiers ou obusiers [3]. Les mortiers de 10 pouces de diamètre servaient pour la défense des côtes, ceux de 12 pouces formaient l'armement des galiotes à bombes. Les uns et les autres étaient montés à la Gomer, nom donné à un tracé spécial de la chambre à poudre, imaginé en 1765. Les bombes des premiers pesaient cent livres et se lançaient à quatorze cents toises ; les bombes des seconds pesaient cent cinquante livres et pouvaient atteindre à onze cents toises ; quant aux obusiers des trois calibres de 36, de 24 et de 18,

1. Un canon de 36 coûtait environ 1.340 livres, un canon de 24 en coûtait 1.000 et un canon de 18, 784.

2. Les canons étaient répartis de la façon suivante sur les différents types de navires :

Vaisseau de 118 canons :	32	canons de	36 dans la 1re batterie.	
—	34	—	24 — 2e —	
—	34	—	12 — 3e —	
—	18	—	8 et 6 obusiers sur les gaillards.	
Vaisseau de 80 canons :	30	—	36 dans la 1re batterie.	
—	32	—	24 — 2e —	
—	18	—	12 et 6 obusiers sur les gaillards.	
Frégate de 36 canons :	26	—	18 dans la batterie.	
—	10	—	8 et 4 obusiers sur les gaillards.	

3. Ordonnance du 23 mars 1787.

c'étaient de petits canons courts lançant des projectiles creux ou obus ; ils armaient les batteries des gaillards des vaisseaux et frégates.

Les boulets ordinaires et les obus n'étaient pas seuls employés à bord. On tirait aussi de la mitraille inventée par Gribeauval, et l'on combinait parfois ces divers projectiles de façon à faire un feu plus meurtrier : boulets ramés, c'est-à-dire réunis par une tige rigide, boulets enchaînés, c'est-à-dire réunis par une chaîne; mitraille et boulet mis ensemble dans le canon ; boulets rougis au feu, etc...

Les obusiers des gaillards étaient alors sur le point d'être remplacés par les caronades, d'invention écossaise [1], que les Anglais avaient adoptées pour l'armement des batteries supérieures de leurs navires et qu'ils chargeaient d'obus et surtout de mitraille ou de boîtes à balles. Arme à faible portée, la caronade avait son emploi tout indiqué dans les instants qui précédaient l'abordage, où elle balayait les ponts et repoussait les assaillants ; de plus, les balles qu'elle lançait s'éparpillaient dans toutes les directions et causaient des avaries nombreuses aux cordages, aux agrès et aux voiles : enfin son poids très faible, ses dimensions restreintes (l'âme ayant de longueur trois fois environ le diamètre de l'obus) permettait à trois ou quatre hommes de la manœuvrer. Les Anglais, dans la dernière guerre, en avaient tiré le plus heureux parti. Aussi l'engouement pour cette bouche à feu était-il très grand : grâce à elle,

1. Leur nom vient de leur inventeur, l'Ecossais Caron.

disait-on, les petites frégates et les bâtiments légers. pourvus du même calibre que les vaisseaux, pourraient s'en faire respecter, et ainsi se trouverait résolu le problème si longtemps cherché de rendre le plus faible redoutable au plus fort. Bien qu'il fallût rabattre beaucoup des mérites, ainsi mis à l'actif de la caronade, elle fit bientôt partie de l'armement de notre flotte [1].

Ce n'était pas la première fois que nous allions emprunter à l'Angleterre des modifications à notre artillerie navale : nos voisins avaient toujours eu sur nous l'avantage d'une artillerie plus maniable [2]. Depuis longtemps leur calibre le plus élevé était de 32 (calibre qui correspondait à une pièce de 28 en mesures françaises), tandis que le nôtre était de 36 : si la masse de fer lancée à chaque coup était moins forte, en revanche ils pouvaient tirer plus rapidement, quatre coups, par exemple, de leur plus gros calibre contre trois de nos plus grosses pièces.

En outre, à poids égal de boulets, leurs canons étaient moins longs que les nôtres. Ce qu'ils gagnaient de la sorte était considérable : plus grande facilité du service des pièces, plus grand espace disponible sur le pont, moindre fatigue des membrures des vaisseaux, meilleure stabilité du corps flottant, enfin possibilité de réduction des équipages, à tel point qu'un vaisseau

1. En 1787, le ministre annonça le projet de faire fabriquer 100 caronades à la fonderie de Toulon.

2. « On ne peut refuser aux Anglais une activité singulière pour diverses et heureuses tentatives, particulièrement à perfectionner les fontes de fer, les bouches à feu, etc., du moins pour la mer, et en établir de nouvelles. » Texier de Norbec, vol. Ier, p. 153.

anglais à deux ponts portait 590 hommes, tandis qu'en France un navire du même rang comptait 700 hommes. Le raccourcissement de nos pièces était demandé par beaucoup d'officiers, mais on n'osait s'y résoudre dans la crainte de diminuer la portée. On croyait qu'une grande longueur était la cause *absolue* de la plus grande portée que l'on pouvait obtenir. L'expérience ayant prouvé, d'une part, que des canons raccourcis d'un pied environ avaient eu leur portée diminuée d'un douzième seulement, et, d'autre part, qu'une charge de poudre équivalente au tiers du poids du boulet produisait le maximum d'effet utile [1], le raccourcissement avait été décidé. La pratique constante des combats de mer démontrait au surplus que les portées extrêmes étaient sans objet : jamais un vaisseau n'avait à tirer à toute volée sur un autre ; les adversaires s'approchaient mutuellement à tiers de portée et souvent de beaucoup plus près, pour décider de la victoire. Qu'importait dès lors qu'un canon envoyât son boulet à cent ou à cent cinquante toises de plus ou de moins? Peu de chose en vérité. Ainsi en avait-on jugé et depuis quelques années, grâce à des canons moins encombrants et plus maniables, nous nous trouvions dans de meilleures conditions au point de vue du combat.

Les accessoires de batterie étaient de fabrication soignée, les affûts, tout en bois, se montaient sur quatre roues ; on les trouvait légers et commodes. Les gargoussiers faits de cuir contenaient des gargousses en

[1] « Il n'y a qu'une longueur d'âme la plus avantageuse pour une charge donnée. » Texier de Norbec, vol. II, p. 296.

parchemin ; refouloirs, coins de mire étaient d'un maniement facile. Les boulets, conservés à bord dans la Sainte-Barbe, étaient montés près des pièces au moment voulu, ainsi que la poudre. Quelques imprudents ne craignaient pas d'emmagasiner de la poudre dans les batteries, au risque de faire arriver des accidents. « La poudre répandue sur le pont et embrasée par un feu accidentel embrase d'autres gargousses et brûle nombre d'hommes. Maints officiers ont vu périr bien des canonniers par cet événement[1]. » L'usage le plus défectueux était le procédé d'inflammation par le boute-feu, mèche soufrée qu'un des servants approchait de la traînée de poudre formant amorce. Quelque adresse qu'on déployât, le feu ne se communiquait pas à la charge instantanément et parfois le navire avait le temps de rouler deux ou trois fois avant que le coup partît. Texier de Norbec avait pourtant imaginé, en 1763, d'adapter aux canons une platine semblable à celle des fusils, qui se fixait transversalement à la culasse de la pièce et qui, mise en action au moyen d'un cordon dans les mains du pointeur lui-même, enflammait la charge au moment précis jugé bon par ce pointeur. Appliquée de suite avec succès sur plusieurs navires et perfectionnée rapidement, la platine avait eu de la peine à entrer dans les usages courants. On vit même le commandant de l'artillerie de Rochefort la proscrire absolument. Il ne fallut rien moins que les bons effets obtenus par la platine sur la *Surveillante*, lors du

1. Texier de Norbec, vol. Ier, p. 127.

célèbre combat de 1781, pour que l'utilité de ce nouvel engin fût consacrée. Encore arrivait-il que de vieux canonniers, trop routiniers, encouragés du reste par des officiers non moins retardataires, préférassent user de l'antique boute-feu. On en était encore en 1789, à espérer « qu'un ministre éclairé déciderait l'adoption définitive, l'établissement fixe des platines aux canons, afin d'en obtenir les mêmes avantages que sur les fusils[1] ».

Les procédés de pointage étaient rudimentaires. La ligne de mire ou de visée était le ras de métal, en d'autres termes la ligne passant par les points les plus élevés de la culasse et du bourrelet de la volée et rasant la surface supérieure du canon. Il s'agissait donc de mettre le ras de métal sur le point ou l'objet à battre pour pointer convenablement la pièce. Aux courtes distances rien de plus aisé ; mais si la distance du but grandissait, force était d'augmenter l'inclinaison de la culasse et il arrivait alors, la volée étant relevée, que le rayon visuel effleurant le métal du canon ne rencontrait plus le but. On avait coutume, dans ce cas embarrassant, de se servir du ras de métal sur l'un des côtés de la pièce, procédé qui entraînait à de fortes erreurs dans le tir et qui causait aux boulets des écarts considérables. Depuis Gribeauval, on pouvait obvier à cet inconvénient au moyen de la *hausse*, qui donnait au pointeur des lignes de mires artificielles à diriger sur le but[2], mais les canonniers-marins mépri-

1. Texier de Norbec,

2. Le général Favé. *Etudes sur l'artillerie*, suite de l'ouvrage du prince Louis Napoléon.

saient la hausse, et, par horreur de l'innovation, ils continuaient à pointer avec le ras de métal, la justesse de leurs coups dût-elle en souffrir [1].

Très simples aussi les règles de tir. Voici comment les formulait une sorte de *Manuel du canonnier*, que j'ai sous les yeux : « Si on cherche à démâter le vaisseau, on pointe au-dessous de la hune, et cette manière se nomme tir à démâter ; si on se propose de couler le bâtiment, on pointe à la ligne de flottaison et alors on dit qu'on tire à couler bas ; enfin, si on veut briser le corps du bâtiment, on y vise directement et ce tir est nommé tir à l'horizon. Dans l'un ou l'autre de ces trois cas on cherche à atteindre le but du premier choc. Mais on peut aussi y arriver en profitant des bonds que fait un boulet, après avoir rencontré la surface de la mer ou quelques autres objets. Cela s'appelle tir au ricochet. »

Nos marins avaient une tendance fâcheuse à préférer le tir à dématêr, qui, pour être efficace, exigeait beaucoup de précision, et qui, n'en ayant pas toujours, avait le grave défaut de faire perdre les projectiles. Mais, à part cette erreur, les préceptes de tir étaient sages. Ils recommandaient de ne pas tirer au delà de 800 toises (1.550 mètres) à cause de l'incertitude des coups. Il est extrêmement imprudent, ajoutait le *Manuel*, de tirer de trop loin et la consommation inutile de mu-

1. « La méthode de diriger les pointements par des repères sur les côtés de la pièce est aussi certaine et aussi commode qu'on peut le désirer. Elle est à l'abri de tout événement et infiniment préférable aux hausses mobiles qu'on emploie aux culasses des pièces dans quelques corps d'artillerie. » Texier de Norbec, vol. II, p. 343.

nitions n'est pas le seul inconvénient qui en résulte. Les premiers coups étant les plus terribles parce qu'ils déroutent et épouvantent l'ennemi, qu'ils jettent le désordre et la confusion dans ses équipages, il est fort important de les bien frapper. Si, au contraire, ils sont sans effets, l'ennemi prend confiance et se rassure ; il cherche à tirer tout le parti possible de ses forces : il agit avec hardiesse parce qu'il attribue à la maladresse des tireurs ce qui n'est dû qu'à leur imprudence... D'après ce même manuel, on ne doit jamais tirer vivement à 600 toises, car les coups sont peu meurtriers ; ce n'est véritablement qu'à 300 toises (589 mètres), et au-dessous, qu'on doit mettre toute l'activité possible et tirer autant que faire se peut.

L'application de ces principes nous valut plus d'un succès. Lors de la guerre d'Amérique, nos canonniers se montrèrent assez supérieurs aux canonniers de la marine britannique pour que les Anglais « fussent après cette guerre sur le point d'abandonner leurs doctrines pour s'approprier les nôtres [1] ».

L'arsenal guerrier d'un vaisseau du roi comprenait encore une petite pièce de bronze, intermédiaire entre les canons et les armes portatives, dont le nom de

1. « Un capitaine qui avait assisté au combat de M. de Grasse, disait que dans les combats nous tirions plus et mieux que les Anglais. » *Considérations sur la marine*, par Boisgenette. « L'ennemi même a dit plusieurs fois dans les papiers publics que les canonniers de la marine de France l'emportaient sur les leurs. » *Mémoire* du chef d'escadre Le Bègue, 8 mai 1788. Bibliothèque de Cherbourg. De simples chiffres confirment encore cette assertion ; a la bataille d'Ouessant nos pertes furent sensiblement moindres que celles de l'ennemi ; 163 tués et 512 blessés de notre côté, 404 tués et 773 blessés du côté de l'Angleterre et cependant nous n'avions que 27 navires a opposer à 30. N'est-ce point la preuve que nous avions de bons tireurs et de bonnes doctrines de tir, ou tout au moins de meilleurs tireurs et de meilleures doctrines que nos redoutables ennemis ?

perrier était changé communément en *pierrier* par les marins. Il lançait une livre de balles et garnissait les hunes, passe-avant, plats-bords et dunettes. C'était le précurseur direct des canons-revolvers et canons à tir rapide, dont nos navires de guerre sont garnis à l'heure actuelle. Au-dessous du perrier par ordre de grandeur venait le fusil, dont le dernier modèle datait de 1777. Il pesait 9 livres 8 onces, mesurait 42 pouces de long et son calibre avait été fait pour la balle de dix-huit à la livre [1]. Un fusil long et lourd, nommé fusil-boucanier ou fusil-flibustier, s'embarquait aussi sur les navires, en même temps que des mousquetons dits à bourrelets et des pistolets qui se portaient à la ceinture. Les grenades étaient de petits projectiles creux qui se lançaient à la main du haut de la mâture.

Les armes blanches en usage étaient nombreuses, depuis la pertuisane simple ou à soleil, le sponton, la hallebarde, la pique, la demi-pique, le coutelas, le sabre, jusqu'à la hache d'arme tranchante sur un bout pour couper les cordes, trancher les manœuvres, pointue de l'autre bout et à bec de corbin, pour faciliter l'escalade des vaisseaux lors de l'abordage. Chaque matelot était armé de l'une ou de l'autre de ces armes, parfois de plusieurs suivant le poste qu'il occupait au combat [2].

J'en ai fini avec l'armement du vaisseau de guerre;

1. C'est le fusil qui a servi pendant les guerres de la Révolution. Les manufactures de Tulle et de Saint-Etienne fabriquaient les fusils.

2. Kerquelen, capitaine de vaisseau, critique les lames des sabres trop longues; il se plaint aussi que les pistolets soient trop pesants, et qu'on ne donne pas des balles de calibre pour les différentes armes. « Il n'est pas possible qu'une balle d'une once mise dans un canon qui porte des balles de deux onces, puisse avoir une juste direction. » Voir *Relation des combats de mer*, 1796, p. 11.

il me reste encore, pour mentionner tous les engins de destruction, à citer les brûlots. On employait comme brûlots des navires de petit tonnage, qu'on remplissait d'artifices incendiaires. On accrochait des artifices partout où on pouvait, on en mettait autour des mâts et à leurs pieds, on en suspendait aux haubans, on entassait des grenades et des bombes dans tous les coins; puis au milieu de l'entrepont, on dressait un énorme bûcher, fait de bois, de paille et de sarments, sur lequel on semait de la poudre avec de l'huile de térébenthine ou de l'essence, « ayant attention, dit le *Manuel du canonnier*, de ne point amonceler les artifices, mais de les disperser pour ne pas faire sauter le bâtiment qu'il s'agit seulement de consumer avec le temps ». L'emploi du brûlot allait diminuant de jour en jour : dans la guerre de l'Indépendance américaine, nos armées navales avaient eu des brûlots à leur suite, mais elles en firent à peine usage ; c'est au progrès des mœurs qu'il faut attribuer la répugnance pour ces « instruments affreux de la victoire, qui ne laissent pas au vainqueur la possibilité de secourir le vaincu ». Tel est du moins l'avis de l'*Encyclopédie*. Les brûlots n'étaient plus que des « bâtiments comminatoires » pour des vaisseaux qui refuseraient obstinément d'amener contre toute espérance de se sauver. Il est bon, dit-elle, d'en avoir et de ne pas s'en servir... Qu'aurait-elle dit, la brave *Encyclopédie*, si elle avait vu l'apparition des torpilleurs dans la guerre navale ? De quel langage aurait-elle flétri ces microbes de la mer, aux blessures mortelles et sans merci ?

CHAPITRE XI

LES CONSTRUCTIONS NAVALES

L'administration du duc de Choiseul, qui régénéra l'artillerie de la marine, rendit le même service aux constructions navales[1]. Ne se bornant pas à reconstituer la flotte royale, à y combler les vides, à y réparer les pertes, elle s'attacha et réussit à produire un matériel très supérieur à l'ancien. Savants, ingénieurs, officiers travaillèrent en commun à créer une science de l'architecture navale. De cette entente résultèrent les meilleurs effets : on lui dut la perfection dans les constructions et l'uniformité dans l'ensemble, comme dans le détail, des nouveaux navires. Les rapports de la longueur à la largeur et au creux furent alors fixés tels qu'on les voit encore sur les navires à voiles, les dispositions extérieures furent améliorées, l'énorme château d'arrière s'abaissa, les flancs du navire conser-

1. Il serait injuste de ne pas rappeler qu'avant Choiseul, M. de Maurepas s'était préoccupé activement des constructions navales. Il avait, en 1737, chargé Blaise Ollivier, constructeur de Brest, d'une mission secrète en Angleterre pour y surprendre les procédés en usage dans la construction navale. Ollivier emprunta peu aux Anglais qui, de leur propre aveu, nous étaient inférieurs.

vèrent cette courbure qui, sous le nom de rentrée [1], diminuait les poids des parties supérieures, tout en donnant aux vaisseaux cette forme élégante qu'on a longtemps admirée. On résolut en même temps de construire les navires avec des bois plus forts, d'accroître leurs liaisons [2], de disposer leurs approvisionnements dans un arrimage méthodique et simple. Il faut aussi faire dater de cette époque l'adoption de types définis, destinés à faire disparaître les différences considérables qu'on avait toujours remarquées entre les vaisseaux de même rang et qui nuisaient à l'égalité de marche nécessaire dans la navigation en escadre [3]. Bref on aborda presque toutes les questions relatives à l'art nautique et on les résolut victorieusement : ce fut bien une période de réveil, de régénération dont l'avenir devait largement profiter.

Les constructeurs du règne de Louis XVI avaient sous les yeux de trop beaux modèles pour ne pas les copier servilement. Ils renoncèrent toutefois à ces sculptures élégantes ou grandioses, à ces dorures étincelantes qui faisaient l'ornement peut-être excessif des

1. Beaucoup d'officiers regrettaient la rentrée qui gênait naturellement les facilités d'abordage pendant le combat. Les constructeurs y tenaient beaucoup. « Il ne faut pas se départir de donner le rentrement convenable et ne pas s'arrêter aux représentations des officiers qui demandent toujours des vaisseaux larges dans les hauts. » Manuscrit de l'ingénieur Ollivier.

2. Bourdé de Villehuet se plaignait dans son *Manœuvrier* en 1765 que l'échantillon de vaisseau et leurs liaisons étaient trop faibles. On avait trop sacrifié à la légèreté des coques dans le but d'obtenir une meilleure marche.

3. M. de Praslin, nommé ministre le 8 avril 1766, vint à Brest au mois d'août suivant. Le 18, il présida un conseil de construction qui avait pour but « de discuter et de fixer invariablement la forme et les principales dimensions des vaisseaux de guerre, les proportions de leur mâture, de leur membrure, etc... ». Levot. *Histoire du Port de Brest*, 2e vol., p. 146.

arrières de nos anciens vaisseaux : plus de sujets allégoriques aux vastes proportions, plus de cariatides dorées supportant des balcons ouvragés avec art, plus de divinités marines, plus de tritons pour former l'encadrement des galeries de l'arrière. On abandonna même la figure symbolique de l'avant qui paraissait s'élancer dans les flots et que sculptaient avec tant de goût les continuateurs de Puget. La simplicité était à l'ordre du jour, le vaisseau fut débarrassé de tout luxe inutile et coûteux[1]. A l'arrière, quelques montants bleus ou rouges à liteaux dorés séparèrent désormais les fenêtres ou les sabords, de-ci de-là quelques écussons dorés portant deux L entrelacées ornèrent la muraille ; à l'avant sous le beaupré, à la place de la statue géante de guerrier ou de déesse, on mit un corps de lion ou tout simplement l'écu fleurdelysé de France.

Dans les dernières années de la monarchie le style de l'architecture navale était donc plus sévère qu'autrefois, mais le fini du travail restait le même. Le soin que l'on mettait à assurer à l'édifice une solidité plus grande n'excluait pas la recherche d'une gracieuse élégance de formes. Celle-ci était souvent atteinte et l'on peut même affirmer qu'elle n'a guère été dépassée depuis. Pour s'en convaincre, il suffit d'aller voir au musée naval du Louvre le petit modèle du vaisseau *l'Artésien* de 64 canons, qui date de Louis XVI. On est

1. Les sculptures des anciens vaisseaux coûtaient des prix élevés. En 1789, il n'était plus alloué pour la sculpture que les crédits suivants : 2.500 livres au vaisseau de 120 canons, 1.988 sur un vaisseau de 74 et 1.000 sur une frégate de 26.

frappé de sa belle allure, et l'on remarque surtout combien il diffère peu des vaisseaux postérieurs dont nos constructeurs ont été le plus fiers. Sa mâture est très élevée, sa voilure montre une surface très grande, son gréement est bien compris, son beaupré porte encore cette vergue et cette voile de civadière qui ont disparu maintenant et qui étaient jugées alors comme indispensables à la sûreté des évolutions. « Un tel vaisseau paraîtrait sur mer qu'il y ferait très bonne figure, à côté de ce que nous avons eu de plus parfait [1]. » J'ajoute qu'au moment de son lancement, il faisait excellente figure à côté des navires similaires des marines rivales; nos architectes de mer étaient passés maîtres en leur art. Les Anglais eux-mêmes constataient la supériorité de nos constructions, sous plusieurs rapports, et reconnaissaient que leurs vaisseaux ne pouvaient tenir le vent aussi bien que les nôtres. On citait alors, on cite encore dans la marine, comme un modèle achevé, le vaisseau les *Etats-de-Bourgogne* construit en 1782 par Sané, vaisseau qui prit en 1793 le nom de la *Montagne*, échangé en 1798 contre celui de l'*Océan*. « Le public, dit M. Ch. Dupin, était frappé de la majesté de ses formes apparentes, les marins l'admiraient parce qu'il était le vaisseau le plus facile à manœuvrer et le plus fin voilier entre tous les navires du même rang qu'on eut encore construits en Europe [2]. » Ses plans étaient si parfaits qu'ils

1. L'amiral Pâris. *Album du musée naval du Louvre.*

2. Le modèle des *Etats-de-Bourgogne* est conservé au musée de Brest. Voir Levot, *Histoire du port de Brest*, p. 329. L'*Ocean* dura jusque vers 1850. La troisième refonte date de 1836.

servirent pour le tracé de tous nos vaisseaux jusqu'au milieu du XIXe siècle.

Un examen attentif des spécimens des vaisseaux contemporains de Louis XVI montre que déjà l'on était préoccupé d'approprier le navire de guerre à son unique destination, qui est le combat[1]. On sentait aussi le besoin d'établir des distinctions bien nettes entre les divers types, d'en diminuer la variété : de huit dimensions différentes de vaisseau on passa donc à trois, portant respectivement 120, 80 et 74 canons; de quatre rangs de frégate on passa à deux, armés l'un de 26, l'autre de 20 canons. Le vaisseau de première grandeur eut alors 63 mètres de long et 16 de large, tandis que le plus petit n'avait que 44 mètres de longueur sur 14 de largeur et que la frégate, demeurant aussi longue que le vaisseau, avait sa largeur réduite à 12 mètres. Ce sont là des dimensions que la marine a conservées, jusqu'à l'avènement de la navigation à vapeur.

Outre les vaisseaux et les frégates on construisait encore comme bâtiments portant de l'artillerie, et par suite susceptibles de prendre part à une action militaire, des corvettes, des galiotes à bombes, des chaloupes canonnières, des chebecs spéciaux à la Méditerranée. des lougres spéciaux à l'Océan. Venait ensuite la classe des navires de charge qui comprenait les flûtes et les gabares. C'étaient les types, pour ainsi dire clas-

1. En 1785, on avait décidé la suppression des *carrosses*, sortes de superstructures, établies sur la dunette pour y loger les officiers, qui chargeaient l'arrière. Vers la même époque, les bastingages avaient été disposés pour recevoir les hamacs de l'équipage et protéger ainsi le pont des coups de la mousqueterie ennemie.

siques, auxquels certains novateurs ajoutaient des spécimens plus ou moins curieux, comme le bateau sous-marin du sieur Dionis, de Bordeaux, qui le 28 mai 1772 fit à l'embouchure de la Gironde une traversée de 5 lieues, ou comme les prâmes inaugurées au siège de Gibraltar, en 1782, et dont les plans étaient dus au chevalier d'Arçon. Quatre-vingts ans avant la *Gloire* et les batteries flottantes de Kinburn, le chevalier d'Arçon avait rêvé de faire des navires à l'abri du feu, des boulets rouges et des bombes. Il se protégeait contre les boulets ordinaires par un bordage de quatre pieds et demi, contre les bombes par un blindage incliné, contre les boulets rouges par une circulation d'eau dans la membrure. L'essai fut malheureux : sur dix prâmes, deux brûlèrent pendant l'attaque et les huit autres durent être incendiées pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi. Il est vrai que les plans du chevalier d'Arçon n'avaient pas été suivis exactement[1]. Citons encore les tentatives célèbres, faites en 1776 et 1783 par un Franc-Comtois, le marquis de Jouffroy qui, reprenant l'idée de Papin, avait cherché à faire naviguer sur la Saône des « pyroscaphes ». Ses tentatives ne furent pas couronnées de succès. Mais il convient de saluer le nom de ce précurseur, qui avait pressenti les services que la vapeur pouvait apporter à la navigation.

Parmi les améliorations qui s'introduisirent dans les

1. L'une des prâmes, la *Tailla-Pedra*, prit feu en recevant un boulet rouge dans ses bordages. Le feu gagna la soute aux poudres et le fit sauter. L'incendie gagna les deux batteries voisines. — Voir à ce sujet les *Mémoires* du duc des Cars, t. II, chap. XV.

constructions navales vers la fin de l'ancien régime, la plus considérable fut le doublage de la carène des navires avec des feuilles de cuivre. Jusqu'alors, pour préserver le bois de l'atteinte des vers qui le rongent et le détruisent après un temps de séjour plus ou moins prolongé dans l'eau de mer, on se bornait à *caréner* les navires, c'est-à-dire à les recouvrir d'un enduit épais où le goudron dominait; on pratiquait aussi le *mailletage* qui consistait à couvrir la coque d'une infinité de clous à large tête, placés aussi près que possible les uns des autres. Quelque soin qu'on y mît, la surface mailletée était pleine d'aspérités et d'inégalités tout à fait défavorables à la marche; en outre, cette inévitable rugosité facilitait l'adhérence des coquilles et des herbes, si bien qu'en peu de mois un navire ressemblait à ces rochers battus par la mer, dont la base est noire de moules et de goémon. En 1778 à Brest, un premier essai de doublage au moyen de feuilles de cuivre avait été tenté, à l'imitation du procédé adopté en Angleterre depuis plusieurs années, mais soit cherté du métal, soit difficulté d'avoir du cuivre convenablement laminé, l'usage ne s'en était point généralisé chez nous[1]. Les Anglais au contraire qui avaient étendu le nouveau doublage à toute leur flotte s'en félicitaient hautement. Le cuivre lisse offrait

1. Quelques officiers y étaient opposés. M. de Fabry, commandant à Toulon, n'était pas d'avis de doubler les bâtiments neufs. M. de Saint-Aignan pensait comme lui que le cuivre ne tiendrait pas, à cause des déformations des carènes. On prétendait aussi que le doublage en cuivre dissimulait le mauvais état des coques. Il est de fait que l'Angleterre perdit ainsi le *Thunderer*, le *Stirling-Castle*, le *Centaure*, le *Glorieux*, le *Ramillies*. Mais cela ne prouvait qu'une chose, l'obligation de veiller avec plus de soin au calfatage des carènes.

moins de résistance au fluide, il empêchait les coquillages d'adhérer, gênant même leur éclosion par son oxyde et les navires de la Grande-Bretagne avaient de la sorte acquis sur les nôtres des avantages de vitesse très sérieux. Dans les rencontres de la guerre de l'Indépendance américaine nous dûmes plus d'une fois porter la peine de cette infériorité. En 1780, Suffren, devant Cadix, vit des vaisseaux ennemis lui échapper parce que son navire *le Zélé*, simplement caréné, était moins rapide que ses adversaires. Il en conçut un tel dépit qu'il adressa au ministre un long mémoire sur la « nécessité absolue » de doubler en cuivre : « Dans ce moment, dit-il, presque tous les vaisseaux du commodore Johnston étant doublés, plusieurs de notre armée étant carénés depuis trois ou quatre ans, nous serions joints de très près et les Anglais étant forts supérieurs en nombre et en forces, notre armée courrait les plus grands risques [1]. » Plus tard, dans l'Inde, il déplora sans cesse la pesanteur de marche de ses vaisseaux carénés ou mailletés [2]. Le ministre, qui sentait toute l'importance de la vitesse dans les combats de mer, se résolut enfin à adopter le doublage qui réussissait si bien à nos ennemis [3]. Dès lors, tous nos navires furent doublés de la sorte. On substitua même peu à peu le cuivre au fer dans le clouage et le chevillage des parties

1. Lettre du 17 août 1780.

2. « La pesanteur de marche des vaisseaux ne m'a permis d'attaquer qu'à 3 heures 1/2. » Lettre de Suffren du 17 février 1781. Même réflexion après les combats du 20 juin 1783, où seuls les vaisseaux doublés en cuivre purent donner. (*Archives de la marine*.)

3. « Il faut surpasser s'il est possible les soins que les Anglais apportent à leurs doublages. » Lettre du ministre du 24 juillet 1785. (*Archives de la marine*.

submergées, afin d'éviter la détérioration que le cuivre exerce sur le fer, par action galvanique, en présence de l'eau de mer[1].

Grâce à ces perfectionnements on se flattait d'obtenir pour les constructions nouvelles une durée plus longue que dans le passé, où les vaisseaux « après une campagne de six ans dans les colonies, et souvent de moins, se trouvaient, à leur retour en Europe, dans le cas d'être refondus ou condamnés[2]. » Leur durée variait du reste suivant les ports qui les avaient construits. Les bâtiments de Brest, faits en bois de Bretagne, n'atteignaient pas dix ans, tandis que ceux de Toulon, où l'on employait des bois d'Italie et du Dauphiné, servaient généralement plus de trente ans[3].

Les arsenaux militaires de Brest, Rochefort et Toulon n'avaient pas le monopole exclusif des constructions de la marine royale. De tout temps les chantiers privés établis dans les ports de commerce avaient lancé des bâtiments de guerre. On sait que le premier vaisseau de ligne *la Couronne* avait été fait à la Roche-Bernard en 1637 par le sieur Morieu, de Dieppe; depuis lors, un grand nombre de vaisseaux était sorti des mains des constructeurs qui, sur nos côtes, se livraient à l'architecture navale. On fit même appel à plusieurs reprises aux constructeurs étrangers, par exemple, en 1760, où

1. « Je suis occupé du projet de faire substituer dorénavant la matière de cuivre à celle de fer, dans toutes les parties des bâtiments du Roi qui sont submergées. Il me semble que cette nouvelle méthode est avantageuse, mais je crains qu'elle ne soit trop coûteuse..... Un Anglais nous offre de nous fournir le cuivre. « (*Archives de la marine.*)

2. Bourdé. Le *Manœuvrier.*

3. Levat. *Histoire du port de Brest*, vol. II, p. 183.

trois vaisseaux percés pour 64 canons vinrent de Gênes à Toulon pour y être livrés à la marine. Toutefois, vers la fin du XVIIIe siècle, il était d'usage de confier les gros navires aux ports de guerre et de ne demander aux chantiers des ports secondaires que des bâtiments légers, chebecs, flûtes, gabares, corvettes ou frégates[1].

Rien n'était plus variable que le temps employé aux constructions neuves : cela dépendait en effet d'une chose très aléatoire, la quotité des fonds disponibles, qui permettait d'occuper un plus ou moins grand nombre d'ouvriers ou d'acquérir plus ou moins de matériaux. Un vaisseau de premier rang portant 110 canons exigeait 106.000 journées d'ouvriers, un vaisseau de deuxième rang 90.000 et une frégate de 26 canons 37.000. On pouvait construire des corvettes en sept mois et des frégates en neuf mois; pour un vaisseau de 110 canons dix mois suffisaient et, si les circonstances l'exigeaient, il était possible de réduire le temps à sept mois, comme pour le trois-ponts *le Majestueux* qui, commencé à Toulon le 5 juillet 1780, fut complètement achevé le 4 février 1781. Notez qu'au même moment le port poussait avec une égale activité deux frégates et quatre corvettes et que le *Majestueux* dut être construit non pas sur un de ces plans inclinés qu'on nomme cale, mais dans un bassin creusé, toutes les cales étant prises.

La célérité des constructions était d'autant plus remarquable que les machines propres à seconder

1. Les chantiers de Solidor, à Saint-Malo, de Paludate, à Bordeaux, étaient les plus actifs. On travaillait à Bayonne la membrure des vaisseaux que l'on construisait à Rochefort.

l'homme étaient rares à cette époque. Quelques chutes d'eau dans les fonderies, une petite roue hydraulique à Kérinou près de Brest, servant pour la confection des poulies, composaient tout l'outillage mécanique en usage. Pour les petits travaux Toulon usait de la forge de Dardenne, Brest de la forge de la Villeneuve, mais les grosses pièces, comme les ancres, venaient des forges de la Chaussade. Or « les routes étaient très mauvaises et les canaux peu nombreux étaient éloignés des ports, ce qui rendait les transports difficiles surtout pour les bois tors, ainsi que pour les ancres, les canons, les métaux [1] ».

Il est assez difficile de donner exactement le prix de revient d'un navire en 1789. Les renseignements sont loin de concorder. En faisant une *moyenne* des divers chiffres recueillis, on peut admettre qu'un vaisseau de 110 canons coûtait avec son artillerie et sa mâture environ 1.350.000 livres; un vaisseau de 74 coûtait 850.000 livres; une frégate atteignait 500.000 livres et une corvette 160.000. Si les amateurs de statistique veulent connaître le prix de revient de la coque seule, qu'ils sachent que le vaisseau de premier rang coûtait 796.200 livres [2], le vaisseau de second rang 583.332 et le vaisseau de 74 canons 494.015; qu'ils sachent aussi que la construction navale était en France beaucoup plus chère qu'en Angleterre ou en Hollande. La raison en est simple : nous étions sous la dépendance de l'étranger pour la majeure partie des appro-

1. L'amiral Pâris. Le *Musée naval du Louvre*.
2. Dont 140.000 livres de main-d'œuvre.

visionnements. Seul, le fer se trouvait chez nous en quantité suffisante; quant à l'acier qui se fabriquait en divers points, il donnait des produits satisfaisants, supérieurs à ceux de l'Allemagne, équivalents à ceux de l'Angleterre; mais pour tout le reste, bois, chanvre ou cuivre, nos propres ressources étaient en dessous de la consommation des ports. Il est hors de doute pourtant que notre sol aurait pu fournir en totalité ce dont la marine royale avait besoin [1]. Les ordonnances des eaux et forêts attribuaient au roi depuis 1669 le droit de faire marquer d'un sceau spécial dans les forêts, même des particuliers, les arbres propres à la construction des navires, cela s'appelait le *martelage*. Ce droit avait été repris et réglé à nouveau par une ordonnance de 1786 [2], mais cette réglementation avait été trop tardive, et déjà, faute de mesures générales et d'une surveillance convenable, nos forêts avaient été dévastées. L'île de Corse, de possession récente, aurait pu aisément contribuer à approvisionner les chantiers de l'Etat de bois de pin, éminemment propres à la mâture et aux bordages; malheureusement, là comme sur le continent, le mauvais régime de l'administration des forêts avait produit le gaspillage des bois. Par une même incurie on avait négligé les chanvres dans nos campagnes, au lieu d'en

1. Voici les principaux centres où la marine se fournissait :

Forêts des Ardennes, Compiègne, Fontainebleau, Saint-Germain, Orléans;

Mines en Lorraine, Alsace, Berry, Nivernais, Bourgogne, Limousin ;

Chanvres : Artois, Normandie, Lorraine, Bretagne, Champagne, Bourgogne, Dauphiné, Guyenne ;

Brai, goudron : Corse, Pyrénées, Alpes.

2. Amende de 3.000 livres pour ceux qui coupent et enlèvent furtivement les bois martelés.

améliorer la culture et la manipulation ; aussi la production en avait-elle beaucoup diminué. Nous n'avions pas plus de chance avec nos mines de cuivre du Vivarais, de l'Auvergne et du Bigorre, qui auraient dû fournir tous nos ateliers, mais qui étaient mal exploitées. Devant cette insuffisance de l'industrie nationale, force était à l'administration de la marine de faire appel aux produits étrangers. Elle recevait de la Baltique, de la mer Noire une énorme quantité de bois et de chanvre ; elle en faisait venir aussi de l'Ukraine, de la Pologne, de l'Italie, de la Livonie, de l'Albanie ; elle tirait le cuivre de Constantinople ou de Smyrne. Le transport de toutes ces matières coûtait fort cher, les fournisseurs, qui savaient notre détresse et connaissaient l'urgence de nos besoins, ne se faisaient aucun scrupule de majorer leurs tarifs, les dépenses d'achat en étaient accrues dans de grandes proportions, en sorte que les prix de revient des constructions navales pesaient lourdement sur les finances du royaume.

Bien différente était alors la situation en Angleterre, et déjà se manifestait d'une manière éclatante l'aptitude prodigieuse de ce pays pour une puissante expansion maritime. On n'y pensait, on n'y agissait qu'en vue d'étendre les progrès de la navigation [1]. Chez nous, on restait étranger à de semblables préoccupations. Beaucoup d'esprits éclairés faisaient, à ce sujet, entre les deux marines de France et d'Angleterre un rapprochement

1. « Tout ne pense et n'agit à Londres que pour étendre les progrès de la navigation. Le Gouvernement s'occupe puisqu'il oblige tous les architectes de mer à remettre à l'amirauté leurs plans et leurs dessins. » Le *Matelot politique*, p. 150.

qui n'était point à l'avantage de la nôtre. A l'Assemblée nationale, en 1790, Malouet montrait les facilités que trouvaient nos rivaux pour la construction et l'entretien de leur flotte dans l'activité de leurs diverses industries. « 200.000 matelots, dit-il, 20.000 vaisseaux marchands, un nombre infini de manufactures, un commerce immense, tels sont les moyens et l'alimentation de la navigation anglaise. Dans cette île célèbre tous les travaux, tous les efforts, toutes les issues du travail et de l'industrie aboutissent à la mer. L'agriculture est intéressée dans les fabriques, le fabricant dans les armements maritimes, l'homme de guerre, les employés d'administration ont des fonds placés dans le commerce. Vous concevez avec quelle facilité on trouve tous les agents, toutes les fournitures des arsenaux chez un peuple né au sein de l'Océan, dont la capitale immense est un port de mer et le plus riche entrepôt de commerce qu'il y ait sur le globe. Là des compagnies puissantes sont aux ordres de l'amirauté pour faire parvenir dans les ports les munitions et les denrées de toute espèce. Les constructions s'exécutent par de riches entrepreneurs. Rien de semblable chez nous, on ne voit dans nos arsenaux que de pauvres charpentiers hors d'état de faire l'avance de trois mois de solde à leurs ouvriers... » Entre une nation qui, ne mettant rien au-dessus de sa marine, faisait converger tous ses efforts vers elle, et une autre qui ne subissait sa flotte que comme une nécessité coûteuse, il n'est point malaisé de savoir laquelle construisait à meilleur compte ses vaisseaux et ses frégates.

CHAPITRE XII

L'ADMINISTRATION

Eu égard à l'administration, les ordonnances du maréchal de Castries avaient simplement retiré aux officiers de marine la direction des ateliers des constructions navales et d'artillerie, que l'ordonnance de 1776 de M. de Sartine leur avait attribuée, et elles avaient mis en leurs lieu et place des artilleurs et des ingénieurs. Mais les règles d'administration établies par son prédécesseur avaient été respectées par le maréchal.

Le régime inauguré en 1776 subsistait donc en 1789. Voici en quoi il consistait. L'administration des ports était divisée en deux branches distinctes : d'une part l'administration des travaux, qui relevait du commandant de la marine, d'autre part l'administration des denrées et matières qui était le partage de l'intendant. La première, souvent appelée administration militaire, établissait les comptes des constructions, des armements et désarmements, des mouvements du port, de tous les ouvrages s'exécutant dans les ateliers et

chantiers ; la seconde, dénommée administration civile, comprenait les marchés, les approvisionnements, la conservation des matières dans les magasins et leur distribution aux chantiers, les revues et la solde des officiers, des troupes, des gens de mer, les hôpitaux, les chiourmes, enfin les bâtiments civils érigés dans les ports.

Cette simple division avait apporté dans les procédés administratifs un changement radical[1]. Les services de consommation et de production (ateliers ou chantiers) se trouvaient affranchis de la tutelle des intendants ; les directeurs techniques fixaient eux-mêmes la marche de leurs travaux, pour ne laisser aux administrateurs civils que le soin de suivre la dépense et la comptabilité : de plus, le nouveau système établissait dans tous les services un concours permanent des agents militaires et civils, un contrôle réciproque des uns sur les autres. C'est-à-dire, par exemple, qu'à côté du constructeur dirigeant un travail et consommant telles ou telles matières en vue de ce travail, un commissaire préposé aux ateliers était chargé de contrôler l'usage des matières et l'emploi du temps des ouvriers[2].

Cette organisation était, en définitive, presque le contre-pied de l'organisation fixée par l'ordonnance de Colbert et de Seignelay qui, depuis 1689, régissait la

1. Choiseul avait réduit, en 1765, les attributions de l'intendant. Mais il lui avait laissé presque entière la haute direction des travaux à exécuter dans les arsenaux.

2. Cf. Gougeard. *Les Arsenaux de la marine.*

marine. Colbert jugeait que l'administration d'un port est indivisible, qu'un seul ordonnateur y est suffisant, que toute l'autorité qu'il exerce doit être à sa charge, que sa responsabilité doit s'étendre à toutes les opérations qu'il dirige, à toutes les dépenses qu'il occasionne. M. de Sartine pensait différemment ; il jugeait nécessaire d'avoir dans les arsenaux deux autorités s'inspectant, se contenant l'une et l'autre, et il répartissait le pouvoir administratif entre le commandant et l'intendant.

Au premier abord, on pourrait supposer que cette répartition du rôle administratif était équivalente entre les deux fonctionnaires des ports, mais un examen plus approfondi fait bientôt reconnaître que l'égalité d'attribution n'était qu'apparente. L'action entraînante de l'ordonnateur des travaux annulait fatalement celle de l'ordonnateur des dépenses. « Toute la dépense des ports consistant dans les constructions, les réparations et les consommations, il n'y eut plus, dit Malouet, qu'une autorité, celle qui les ordonnait et non celle qui réglait la forme des délivrances et des paiements. » Pareille conséquence était inévitable : j'ajouterai, qu'elle était d'ailleurs parfaitement prévue par l'auteur du règlement nouveau. On se rappelle, en effet, que l'ordonnance de M. de Sartine était faite, moins dans le but de modifier les procédés administratifs que de ravir aux intendants et à leurs subordonnés civils l'autorité dont ils étaient investis. Elle ne bouleversait les choses que pour atteindre les personnes. Elaborée par des officiers de vaisseau, entre autres par Fleurieu,

elle n'avait visé qu'à transférer, à ce qu'on appelait le militaire, la haute main sur les arsenaux[1].

Malheureusement c'était une œuvre de réaction et, comme il arrive à toute œuvre de ce genre, elle dépassa la mesure. S'il était logique, indispensable même, d'attribuer aux officiers de marine une part prépondérante dans la direction des ports, il était mauvais de créer un régime administratif qui les rendait maîtres souverains des dépenses sans aucune responsabilité. Or tel était dans la pratique le résultat de l'ordonnance. En vain celle-ci avait-elle annoncé une inspection réciproque de chacun des éléments administratifs : ce contrôle permanent demeurait à l'état de vœu irréalisé, car les administrateurs civils étaient désarmés devant les administrateurs militaires ; n'ayant qualité ni pour régler les dépenses, ni pour les réduire, ni pour résister aux consommations, ils devaient se borner à enregistrer les délivrances, à tenir compte des salaires ou de la main-d'œuvre, à mandater les paiements. « L'intervention de l'intendant ne pouvait être que contradictoire ou passive : contradictoire, elle eût été aussi dangereuse qu'inutile, car c'eût été folie de lutter contre l'esprit et le terme de la loi qui avait voulu que les prérogatives, toute la prépondérance d'action et de direction appartinssent au corps militaire, elle était

1. Extrait d'un mémoire de M. de Sade, capitaine de vaisseau, rédigé en 1789 sur l'administration des ports : « Les administrateurs repoussaient avec grand soin les efforts que faisaient les militaires pour prendre quelque part aux travaux de l'arsenal. En vain l'ordonnance de 1765 semblait en avoir ouvert l'entrée a ceux-ci, on savait les en dégoûter au moyen des désagréments de toute sorte qu'on leur faisait éprouver. »

donc forcée d'être passive... En résumé, pour conserver les formes de l'ancienne comptabilité, on faisait subsister les administrateurs civils avec le droit apparent de concourir à toutes les dépenses, sans aucun moyen de les contrôler[1]. »

Le régime administratif de 1776 avait entraîné la suppression du *corps d'administration et des écrivains*, « attendu, disait le préambule de l'ordonnance, qu'on avait trouvé le moyen de pourvoir d'une manière plus simple et moins dispendieuse aux parties du service dont lesdits officiers d'administration et écrivains étaient chargés »; on ne conservait dans chaque port, qu'un intendant assisté d'un commissaire général et de quelques commissaires ordinaires, réduits presque au rôle de gardes-magasins, avec un certain nombre de commis aux écritures et de « commis aux appels[2] ». Comme pour restreindre davantage le pouvoir de l'intendant, l'action du *Contrôleur*, opérant auprès et indépendamment de lui, était fort étendue, les facilités les plus larges lui étant données pour ses vérifications[3]. Enfin le Conseil de marine, dont il a été parlé plus haut, limitait encore les prérogatives des

1. *Mémoires sur l'administration de la marine*, par Malouet, 1789.

2. L'ordonnance assura aux officiers d'administration qui ne pouvaient être conservés des pensions proportionnées à la durée de leurs services, aux intendants et commissaires qui seraient employés toute la considération que comportaient leurs fonctions importantes.

3. « L'intention du roi est que le contrôleur soit absolument indépendant, que son inspection universelle soit exercée dans toute son étendue et que cet officier prenne rang immédiatement après l'ordonnateur du port sans cependant qu'il puisse en remplir la place, attendu que les fonctions sont essentiellement différentes de celles des ordonnateurs. » (Dep. du 25 août 1786. *Archives de la marine.*)

administrateurs civils, puisqu'il dressait, d'après les plans des navires projetés, les besoins en main-d'œuvre et en matières, et qu'il intervenait dans tous les achats, dans tous les marchés, dans toutes les adjudications. Présidé par le commandant de la marine ou son délégué, quelque fût son grade, il se composait de cinq membres[1], dont trois appartenant aux corps militaires et deux au civil, proportion qui subordonnait, de fait, la sanction civile à la sanction militaire.

Les auteurs de l'ordonnance de 1776 ne s'étaient pas contentés de changer de fond en comble le système administratif des arsenaux, ils avaient modifié également le mode d'administrer les vaisseaux et les escadres. Jusqu'alors il y avait eu à bord de chaque bâtiment un *écrivain* chargé de la garde, de l'inspection, de la distribution des apparaux, des vivres, des munitions et de la comptabilité. Le corps des écrivains étant supprimé, les fonctions de ces officiers avaient été confiées au second du bord, ou *lieutenant en pied*, tandis que le major, dans une escadre, recevait la charge de tout ce qui concernait les détails administratifs de cette force navale. Mais, à bord comme à terre, les officiers dédaignèrent les occupations minutieuses et peu attrayantes de la comptabilité, les négligant pour les abandonner aux mains de secrétaires inhabiles. Ils étaient rares, ceux qui, à l'exemple de Granchain, major d'une escadre à la côte d'Amérique en 1780, se consacraient

1. Le commandant de la marine, président, l'intendant, le directeur général de l'arsenal, le commissaire général, le major de la marine. Le contrôleur avait voix consultative.

corps et âme à ces nouvelles et arides fonctions. Aussi à la fin de la guerre, le désordre devint tel que la plupart des officiers de vaisseau réclamèrent une nouvelle organisation [1]. Le maréchal de Castries se hâta de remédier à une situation aussi fâcheuse, en plaçant comme autrefois dans chaque armée navale, escadre ou division, un intendant, commissaire général ou ordinaire [2], auquel les détails de la comptabilité furent confiés. En outre, sur chaque vaisseau, frégate ou autre bâtiment, fut embarqué un commis aux revues et approvisionnements [3].

Un autre inconvénient de l'ordonnance de 1776 avait été d'augmenter le personnel administratif, contrairement à l'espoir dont on s'était flatté. L'établissement d'une administration militaire n'avait pu se faire sans la création de postes d'agents, destinés à servir d'auxiliaires aux officiers chargés des travaux dans les arsenaux. Les hauts fonctionnaires de l'administration civile n'en avaient pas moins conservé les auxiliaires subalternes dont ils avaient besoin. Il arriva donc qu'en 1789 on comptait 663 employés d'administration de toutes catégories, tandis qu'en 1776 on en comptait

1. « Des comptes de 8 années impossibles à rendre, les rôles où les droits des marins étaient établis au hasard, firent solliciter presque unanimement par les officiers eux-mêmes d'être dégagés de ces fonctions.» — Brun, *Guerre maritimes*, vol. II, p. 96. — « La comptabilité dont les officiers militaires furent chargés de 1776 à 1784 occupe à Brest, depuis 4 ans, 80 commis au moins pour la mettre en règle. » Manuscrit de 1789. Bibliothèque de la marine à Cherbourg.

2. Ordonnance du mois de novembre 1734.

3. « Mais ce n'est point par ces mesures partielles que se répare une administration désorganisée dans ses principes et dans ses formes. » Malouet. Rapport à l'assemblée nationale sur les dépenses de la marine.

seulement 459[1], et la dépense afférente était conséquemment montée de 747.530 livres à 1.272.677. Parmi ce personnel figuraient 3 intendants, 8 commissaires généraux et 34 commissaires ordinaires, leurs appointements variant, pour les premiers de 24 à 30.000 livres, pour les seconds de 10 à 17.000 livres, pour les derniers de 4 à 9.000 livres. Venaient ensuite des contrôleurs au nombre de 7 et aux appointements de 4.000 livres, 4 sous-contrôleurs, 10 gardes-magasins et 11 élèves débutant dans le corps et choisis parmi les fils d'officiers d'administration ou « les fils de famille », âgés de dix-huit ans, catholiques, sachant l'arithmétique et écrivant correctement[2].

On voit, d'après le montant des soldes, que l'existence était sortable pour les administrateurs de la marine. Aucun d'eux d'ailleurs ne se plaignait de la situation pécuniaire qui lui était faite, mais tous se trouvaient froissés de la situation secondaire où on les reléguait. Ils auraient voulu qu'on leur attribuât quelques honneurs militaires et particulièrement le droit de recevoir la croix de Saint-Louis, estimant qu'ils la méritaient au même titre que les commissaires des guerres ou les ingénieurs de la marine, à qui elle était conférée. Ils avaient surtout à souffrir de la hauteur des officiers de vaisseau. C'était là pour eux un légitime et constant

1. Le nombre des officiers de plume avait été déjà réduit sous Choiseul. En 1752, il comptait 5.630 officiers d'administration, contre 900 et quelques officiers de marine.

2. Ces jeunes gens ne servaient que dans les trois grands ports pendant 18 mois. Ils étaient alors examinés sur toutes les parties du service et nommés au grade de sous-commissaires, ou congédiés si leur aptitude n'était pas suffisante.

sujet d'amertume. J'ai montré au chapitre des officiers en quelle mince considération ces derniers tenaient les fonctionnaires administratifs, ne leur épargnant aucune vexation, comme celle, par exemple, de ne pas convier leurs femmes à une présentation officielle à la duchesse de Chartres, de passage à Toulon en 1776.

De tels procédés ne faisaient qu'entretenir entre l'épée et la plume un état continuel d'hostilité. L'animosité contre les officiers de vaisseau était grande parmi les administrateurs. Qu'on en juge par cet extrait des doléances adressées à l'Assemblée nationale par les commis d'administration du Havre : « Le militaire se glorifie des commissions dont il est chargé, il croit participer à l'autorité dont il n'est que l'instrument, il s'élève au-dessus de ceux à qui il cherche constamment à en imposer. Partout il fait taire les règles et croit que lui seul forme la société... Toute espèce de corporation doit être aujourd'hui supprimée en France. Il ne doit point y avoir de corps d'administration qui soit isolé, parallèle. Il ne peut exister qu'un grand corps de marine dans le royaume, comme il n'y a qu'une armée de terre... » La vivacité de ces critiques montre bien quel était le ressentiment des administrateurs. Comment d'ailleurs ce ressentiment n'aurait-il pas existé? La lutte que l'épée avait entreprise contre la plume était une lutte de caste, et elle en avait toute l'âpreté, toutes les violences, allant jusqu'à employer les injures et les insultes. Un jour, M. de Ruis-Embito, intendant à Brest, fut insulté dans le port par des officiers; un autre jour, M. de Casamajor, commissaire général au

même port, reçut les plus graves injures de cinq gardes de la marine !

Ne croyez pas surtout que le mobile de cette guerre ait été quelque vague désir de renverser le corps administratif, pour lui substituer une administration meilleure ou plus honnête. Aucun reproche d'indélicatesse ne pouvait être fait aux administrateurs. Entre la plume et l'épée il n'y avait qu'une compétition d'amour-propre. Les officiers n'avaient d'autre souci que d'abaisser des voisins dont ils ne voulaient pas pour collègues. Ils entendaient être les premiers partout, dans les ports comme sur leurs navires. Ils estimaient que leur opinion devait toujours prévaloir, dans les questions administratives comme dans les questions militaires.

Depuis l'arrivée du maréchal de Castries au ministère, la cause des officiers était définitivement gagnée. Tous les conflits qui éclataient entre la plume et l'épée avaient une solution conforme aux vœux du militaire. On devine aisément que cette manière de trancher les différends n'était pas du goût des administrateurs. En 1784, le commissaire général de Brest écrivait au ministre : « Je vous supplie, monseigneur, de maintenir la prééminence accordée aux commissaires. Je crois cela très important, car s'ils perdent le peu de considération qui leur reste, le zèle s'affaiblira [1]. » L'intendant de Toulon exprimait, en 1785, la même opinion à propos d'une difficulté survenue entre un commissaire

1. 13 septembre 1784. (*Archives de la marine.*)

et un lieutenant de vaisseau, difficulté où le commandant du port avait donné gain de cause à l'officier : « Il ne restera plus aux commissaires, dit-il, que des appointements, et les hommes qui ne retirent de leurs services que de l'argent, qui n'en peuvent obtenir ni honneurs ni considération, ne seront jamais susceptibles de l'élévation nécessaire pour remplir leurs fonctions avec zèle et désintéressement. » A ces éloquentes protestations, le ministre répondait avec politesse, mais il demeurait inflexible et maintenait que dans toute commission, composée de personnes des divers corps, le chef serait toujours un militaire, *sans égard pour son grade.*

L'administration de la marine était honnête, je viens de le dire. Sur ce point les témoignages abondent. Lors des réformes tentées contre leur omnipotence, les fonctionnaires civils eurent à cœur de repousser tout reproche de malhonnêteté ou de corruption. Ils étalèrent au grand jour leur existence, indiquant des réformes à faire, des négligences à réparer ou à punir, mais protestant de leur probité. « Parmi les officiers d'administration, dit Malouet, j'ai vu plus de pauvres que de riches, je n'ai jamais ouï citer une fortune scandaleuse. On connaît tous ceux qui ont été employés en chef dans les ports depuis quarante ans, eux et leurs enfants subsistent presque tous des bienfaits du roi. Je n'entends pas cependant garantir ni la pureté, ni la fidélité de chaque individu. Il est très probable qu'il y a eu plus d'une friponnerie dans un laps de temps donné, mais l'éclat qu'ont eu quelques

bassesses des subalternes montre assez que des désordres plus importants auraient été relevés avec beaucoup d'empressement. » A la suite d'un différend qui s'était élevé entre le département de la finance et celui de la marine, différend où le roi dut intervenir en personne, Necker, qui ne brillait point par l'indulgence, écrivit au maréchal de Castries : « Un homme de bonne foi restera convaincu et très convaincu qu'il n'y a point de déprédation dans votre administration, que les excès de dépenses occasionnées soit par l'effet inévitable de la négligence ou de la rapacité des subordonnés sont même fort diminués et que pour produire avec les instruments qui vous sont confiés les mêmes effets, il en aurait beaucoup plus coûté ou au moins autant coûté pour tout autre ministère...[1] » Pourtant les bruits de concussion trouvent toujours facile créance. Un louable souci de la droiture et de l'honnêteté s'alliant, sans qu'on y prenne garde, à quelque sentiment moins noble nous pousse trop souvent à écouter d'une oreille complaisante les découvreurs de malversations ; mais quelquefois cette tendance si naturelle peut tourner à notre confusion. En 1787, le maréchal de Castries en fit la dure expérience. Un Anglais, qui plus est un notaire, du nom de Dubourg, échangea avec lui une correspondance pour l'informer qu'il avait eu vent de certaines prévarications commises dans les ports de France, ajoutant qu'il s'offrait pour venir couper court à d'aussi graves méfaits. De là, mission confiée au gardes-notes

1. Lettre du 19 mai 1782. (*Archives de la marine.*)

avec une confiance remplie d'ingénuité. Son inspection n'amena la découverte d'aucun scandale, mais la stupeur fut grande quand on apprit que ce Dubourg était l'ami de M. Pitt, qu'il avait dans son étude un neveu de ce ministre et que jamais il ne se trouva une aussi belle occasion d'espionner ce qui se passait dans nos ports[1].

Le défaut de l'administration de cette époque, défaut capital malheureusement, c'est le désordre. Les comptes sont toujours arriérés de dix ans ; ceux de la guerre d'Amérique ne sont pas encore liquidés en 1789 et on les juge « inextricables ». La solde des matelots qui y ont pris part n'a été payée qu'après plusieurs années de retard, les dépenses d'armement, celles de la régie des vivres ne peuvent être définitivement arrêtées que par des ordres du Roi « qui valident des pièces informes suppléant à celles qui manquent ». Sans doute, dans cette guerre, on a eu à faire face à de grosses difficultés, par suite du long stationnement des escadres sur des côtes lointaines, de la nécessité de renouveler les approvisionnements à des prix excessifs, de l'obligation de changer les équipages. Mais l'Angleterre, qui au même moment et dans les mêmes conditions entretenait 800 bâtiments de guerre ou de transport et 200.000 hommes en Amérique, l'Angleterre avait depuis longtemps réglé ses comptes et nous aurions pu suivre son exemple[2]. Au surplus, la paix durait depuis 1783,

1. *Chronique de l'œil de bœuf*, vol. VIII, p. 257.

2. L'Angleterre avait entretenu successivement à la mer, pendant cette guerre, 85.000, 90.000, 100.000 et enfin 110.000 matelots ; au mois de janvier 1783,

c'est-à-dire depuis six ans, et pendant cette longue période, il ne semble pas que les procédés d'administration aient été améliorés.

Tous les contrôleurs généraux, Necker, Joly de Fleury, d'Ormesson, de Calonne, critiquent successivement le désordre qui règne dans la marine et qui empêche de voir clair dans la situation des fonds de ce département. Les rapports sont des plus aigres entre le ministre de la finance et celui de la marine, les mémoires qu'ils échangent trahissent une animosité des plus vives. « La marine, dit d'Ormesson, présente un abîme insupportable à mon département. » A quoi de Castries riposte en signalant les difficultés inhérentes à la liquidation d'une guerre récente, plus vivement menée qu'aucune autre guerre et en affirmant que jamais, à aucune époque de paix, la flotte n'a été tenue ni pour les armements, ni pour les constructions, en une plus grande activité, que tous les bâtiments sont en état de prendre la mer, que les magasins sont approvisionnés et que toutes les marchandises ont augmenté en dix ans, de 15 à 18 p. 100.

Les administrateurs civils n'admettent point ces excuses. Pour eux, la cause de ce désordre est dans la loi de 1776, dans les formes qu'elle prescrit, dans les états qu'elle exige, dans le concours de tous sur chaque chose. Elle a créé, disent-ils, « un désordre tel qu'il n'a nulle part de terme de comparaison[1] ». Elle a

quelques mois avant la paix, elle avait porté ses armements à 112 vaisseaux de ligne, 20 vaisseaux de 50 canons et 150 frégates. A la même époque, les flottes réunies de France et d'Espagne s'élevaient à 140 vaisseaux.

1. *Réflexions sur l'administrateur des ports* par les commis du port de Brest, 1789.

donné la charge « du civil et de l'économique aux militaires, qui sont de grands consommateurs et de mauvais économes[1] ». Malouet l'accuse surtout d'avoir introduit une inutile complication : « Cette multitude d'hommes civils, qu'on a apostés là comme des figurants dans les chœurs d'opéra, n'a cessé de crier : *papiers ! papiers !* parce qu'elle n'avait que cela à faire. C'est donc toujours pour avoir changé un régime simple contre un régime compliqué, que les dépenses abusives se sont multipliées ainsi que les frais d'administration, ceux de main-d'œuvre, ceux des ports[2]. » Dans tous les livres, libelles, brochures ou écrits des administrateurs civils les mêmes reproches sont formulés contre le régime de 1776, mais dans tous on voit percer aussi la même amertume et les mêmes regrets d'une omnipotence perdue.

La rancune inspirait visiblement les intendants et leurs subordonnés quand ils mettaient tout le mal sur le compte de l'ordonnance de M. de Sartine. Pour être justes, ils auraient dû en imputer une partie à la détresse du trésor. Quand on parcourt la correspondance des intendants des dernières années de la monarchie, on trouve, dans leurs lettres, des plaintes presque continuelles sur l'embarras que leur causent les retards apportés dans les paiements et les expédients adoptés pour reculer les échéances. Celui de Toulon écrit à la

1. *Remontrance* adressée au ministre en 1776 par le premier commis Blouin.

2. Malouet prétend qu'en 1785, un vaisseau de 74 coûtait 16.000 livres de plus qu'en 1769, que depuis 1775 jusqu'en 1786 inclus, la dépense totale et effective de la marine se trouve surpasser de près de 400 millions la dépense estimée sur le pied de l'ancien système.

date du 18 septembre 1788 : « Le règlement qui suspend le tirage des lettres de change et l'insuffisance des remises de fonds ont produit dans le port le plus grand découragement. Je ne reçois que des plaintes et des représentations de la part des fournisseurs. » M. de Beaupréau adresse de Brest la lettre suivante : « Je vous prie de vous faire représenter les lettres que j'eus l'honneur de vous écrire précédemment sur cette méthode qui met de plus en plus le port en arriéré de ses dépenses réelles. Ma détresse ne fait qu'augmenter, par la raison que l'ordonnateur des travaux multiplie tous les jours le nombre des ouvriers pour les accélérer, lorsque vous diminuez la somme destinée à les payer. Mais il est des bornes à tout et le moment n'est pas loin où, si vous n'avez la bonté de venir puissamment à mon secours, la suspension des paiements les plus urgents produira le plus mauvais effet[1]. » L'intendant de Rochefort, M. de la Granville, écrivait presque à la même date, le 18 avril 1788, une lettre que l'on dirait copiée sur la précédente : « Quoique je n'aie point de réponse aux différentes lettres que j'ai eu l'honneur de vous écrire les 21-29 du mois passé et le 5 de celui-ci, je ne puis croire que vous ne vous soyez pas occupé de la détresse où je suis relativement aux fonds. Mon embarras arrive au point extrême. Il est instant que je rembourse les emprunts que j'ai faits sur mon propre crédit[2]. » L'infortuné avait emprunté

1. *Archives de la marine.* Correspondance générale, 16 avril 1788.

2. *Ibid.*

30.000 livres et ne savait comment se libérer de sa dette : loin d'être loué de son zèle, il reçut des reproches pour s'être compromis. Que méritait alors cet intendant de Toulon qui, en 1753, manquant du nécessaire pour armer deux chebecs, crut devoir emprunter une somme à son domestique ?

De cette disette d'argent, le département de la marine n'était pas coupable, mais c'est lui qui en portait la peine. Son manque de crédit était complet. Réduits aux abois, les administrateurs des ports n'alimentaient plus les caisses que par des ventes, heureux quand, pour paiement, ils ne recevaient pas des ordonnances de paiement antérieures dont aucun porteur n'avait trouvé à se décharger. Les entrepreneurs, les fournisseurs refusaient sans cesse de livrer leurs fournitures? Un arrêt du conseil du 8 août 1788 mit le comble à l'émoi de ces commerçants. L'arrêt portait qu'à l'avenir ils recevraient partie de leur paiement en billets du trésor royal. « Ceux auxquels il est dû considérablement, dont toute la fortune et même au delà se trouve entre les mains du roi au moyen des livraisons qu'ils ont faites, sont dans les alarmes et la consternation la plus vive, regardant leur ruine comme certaine si les sommes qui leur sont dues doivent leur être payées sur le pied de deux cinquièmes en billets. » C'est l'intendant de Rochefort qui fit entendre ce cri d'alarme, ses collègues l'imitèrent et l'arrêt fut révoqué. Mais quelle confiance pouvaient avoir les fournisseurs dans une administration qui employait de pareils expédients !

Le résultat forcé de cette situation était la majoration

des prix des denrées et matières à livrer à la marine; en sorte que le département, déjà si pauvre par ailleurs, se trouvait obéré de dettes plus lourdes que de raison. Il y avait 15 p. 100 de différence entre les paiements au comptant et ceux à crédit.

Dans son rapport à l'Assemblée nationale, Malouet a porté sur l'administration de la marine ce jugement sévère, qui doit servir de conclusion : « De même qu'un homme désordonné dans ses affaires est tout à la fois avare et dissipateur, difficultueusement inconsidéré, s'embarrassant sans cesse de petits détails et perdant de vue ses intérêts majeurs, de même le département de la marine est depuis longtemps un abîme de papiers, de bordereaux, d'états où l'on trouverait les plus grands détails pour les plus petites dépenses, sans principes et sans moyens pour en régler l'ensemble et pour en apprécier les résultats; parce qu'on a toujours dépensé à crédit et presque toujours acheté au moment du besoin; parce que les dépenses d'une année se mêlent à celles d'une autre; parce que la surabondance des formes produit une sécurité funeste sur les mouvements d'argent et de consommation. »

Cette phrase est de Malouet et date de 1790. Je le répète à dessein. Peut-être pourrait-on supposer qu'elle est plus récente et qu'elle vise une marine moins éloignée de nous que la marine de Louis XVI.

CHAPITRE XIII

LE SERVICE DE SANTÉ, L'AUMONERIE LA JUSTICE

En relatant la fréquence et la gravité des épidémies qui, au XVIIe siècle et dans les premières années du XVIIIe, frappaient les équipages, j'ai incriminé la malpropreté habituelle des hommes, la mauvaise ventilation des batteries des vaisseaux, l'oubli des précautions dictées par l'hygiène, j'aurais pu (sans médire) accuser aussi l'ignorance de ceux à qui l'on confiait la mission de soigner les malades. Il y avait bien, dans les ports, des médecins de quelque savoir entretenus par la marine et chargés, par elle, de traiter le personnel maritime; mais ces praticiens, consacrés docteurs par les Facultés, à la suite d'examens entourés de la pompe bizarre et solennelle ridiculisée par Molière, conservaient des habitudes de pédantisme et d'outrecuidance, qui leur faisaient juger le service sur mer comme très indigne de leur talent. Ils se bornaient à visiter les malades des hôpitaux, laissant ceux embarqués sur les navires aux mains des chirurgiens. Or les chirurgiens n'étaient pour la plupart que de pauvres diables presque illettrés, ayant fait leur apprentissage dans la boutique d'un

chirurgien-barbier, où l'occupation de raser les clients devait nuire à la continuité et à l'ampleur des études scientifiques. Passe encore si on eût pu faire parmi eux un choix des sujets les plus capables et les mieux doués! mais il n'y fallait pas songer. Lors des armements prescrits dans les ports, on levait les chirurgiens destinés aux navires, comme on levait les ouvriers des professions diverses que la marine prenait à son service : on réquisitionnait, chez tous les barbiers, les apprentis valides et on les enrôlait sous le nom d'aides-chirurgiens, pour servir en cette qualité sur les vaisseaux du roi.

Les plaintes sur l'incapacité des chirurgiens embarqués avaient été si nombreuses, que la nécessité s'imposa bientôt de créer un centre d'enseignement pour initier les garçons barbiers à la théorie et à la pratique d'un art, où les maladresses se paient souvent de la vie des patients. Dès 1722, une école de chirurgie fut ouverte à Rochefort, devançant, de quelques années deux établissements semblables créés à Brest, puis à Toulon. Il se forma ainsi peu à peu un noyau de praticiens instruits qui, demeurant toujours chirurgiens de nom, n'en acquirent pas moins de suffisantes connaissances médicales et dont les commandants de navires n'eurent, par la suite, qu'à se louer. Il arriva même que ces chirurgiens, grâce à leurs embarquements successifs et à leurs études personnelles, réussirent à dépasser, dans la pratique des maladies de l'homme de mer, les doctes savants patentés qui ne quittaient pas les ports.

Le relèvement de la condition des chirurgiens de marine suivit de près leurs progrès techniques. Jusqu'alors leur position à bord avait été des plus humbles. Ils furent dorénavant mieux traités, moralement du moins, car leur solde restait dérisoire : on ne leur contesta plus le droit au logement dans la Sainte-Barbe, ils jouirent d'une considération qui leur manquait [1] et il leur fut même concédé un uniforme gris d'épine avec collet, parements et culotte écarlates. Les heureux changements introduits dans l'état de ces utiles serviteurs coïncidaient du reste avec l'émancipation officielle de la chirurgie : en 1743, l'association avec les barbiers avait été rompue ; peu après, le roi avait supprimé le serment et le tribut d'un écu d'or, que la corporation des chirurgiens renouvelait chaque année à la faculté de médecine, le jour de la Saint-Luc, patron des médecins ; en un mot, la chirurgie longtemps confondue avec les arts mécaniques était passée au rang des arts scientifiques et libéraux.

Le corps des chirurgiens de la flotte était ainsi devenu, vers le milieu du XVIIIe siècle, un corps très honorable, où les divers grades se donnaient au concours, où les hommes distingués ne manquaient pas [2]. Il avait fort à souffrir pourtant de la hauteur dédaigneuse des médecins résidant dans les ports. Ceux-ci,

1. Le marquis de Conflans, enseigne de vaisseau s'était marié à Brest, avec la veuve d'un chirurgien. Le ministre, M. de Pontchartrain, informé de ce fait, infligea un blâme sévère aux autorités du port pour avoir laissé commettre cette mésalliance. Le roi, dit-il, en était fort mécontent.

2. Les élèves entraient à l'école de chirurgie à quatorze ans révolus. Ils devaient savoir lire, écrire, *raser* et *saigner* au besoin, avoir la vue bonne et les mains saines et sans difformité. La préférence était donnée pour l'admission aux fils, frères, neveux des chirurgiens entretenus.

hiérarchiquement supérieurs et de plus sottement fiers de leur titre de docteur, témoignaient aux chirurgiens-navigateurs un étrange mépris ; ils les regardaient comme des manœuvres et s'élevaient surtout contre la prétention qu'ils manifestaient parfois de vouloir exercer la médecine, en descendant de leurs navires. De là une rivalité incessante, une véritable hostilité entre les deux éléments du service de santé de la marine. Les officiers de vaisseau et les marins, qui avaient vu à bord leurs *majors* à l'œuvre dans de graves épidémies ou dans des combats meurtriers, se rangeaient du côté des chirurgiens et l'exaspération des médecins n'en devenait que plus vive. En 1789, la querelle n'était pas près de s'éteindre. Les chirurgiens du port de Brest exposèrent leurs doléances dans un mémoire à l'Assemblée nationale, et le cahier du tiers état de cette ville appuya leur réclamation, demandant pour eux un traitement meilleur, un avancement plus régulier et plus sûr. Le principal argument de cette requête reposait sur les services rendus par les chirurgiens au cours de la guerre d'Amérique, où cinq mille blessés avaient été assistés, où presque autant de malades avaient été soignés, où le personnel naviguant avait en définitive montré sa double aptitude de médecin et d'opérateur. Les tenants de la science des facultés ripostaient que leurs subordonnés n'avaient qu'une grossière routine pour les guider dans la pratique du bord, et l'un d'eux[1], s'adressant aussi à l'Assemblée,

1. Elie de la Poterie, premier médecin du port de Brest.

exposait sans détours qu'un intervalle immense séparait l'exercice de la médecine de celui de la chirurgie. « Aucun pouvoir raisonnable, ajoutait-il, ne pourrait réunir deux sciences dont le but est diamétralement opposé. La chirurgie ne sait que détruire, la médecine ne sait que conserver, reproduire, régénérer. »

Les préjugés ne se déracinent pas aisément, aucun raisonnement ne prévaut contre eux; ils disparaissent d'eux-mêmes, à la longue, comme les fruits trop mûrs tombent sans secousse des arbres qui les portent. Loin donc de détruire cette distinction fâcheuse entre les deux branches de l'art médical, les règlements les plus récents sur le service de santé de la marine la consacraient au contraire. L'ordonnance du 24 novembre 1786[1] établissait deux sections, l'une comprenant le service à terre, l'autre, le service à bord. La première, composée de dix-neuf médecins, fut destinée à assurer le service des hôpitaux; la seconde, formée de cent soixante-onze sujets, répartis entre les grades de chirurgien-major de vaisseau, second chirurgien-major, aide-chirurgien, élève chirurgien, devait embarquer à tour de rôle sur les navires de l'armée navale. Quant au service pharmaceutique, il ne venait qu'en troisième ligne. Les apothicaires étaient humblement soumis aux docteurs *comme les écoliers doivent l'être à leur maître*, ainsi que portait le serment qu'ils prê-

1. En voici le préambule : le roi reconnaissait la nécessité de placer les officiers de santé selon leur mérite, de les distinguer par des titres en rapport avec les fonctions qu'ils étaient appelés à remplir et de leur donner en même temps l'espoir d'un juste avancement lorsqu'ils s'en montreraient dignes par leur zèle et la distinction de leurs services.

taient aux médecins[1]. La solde des médecins de ports était de 2.000 livres, celle des seconds chirurgiens de 800, celle des aides-chirurgiens de 480 et de 360. Maigre pitance! qui rendait l'existence bien précaire à ces guérisseurs de l'humanité, plus mal partagés que les simples artisans : un forgeron embarqué touchait 600 livres et un chaudronnier 500!

Dans les ports, les officiers de santé se trouvaient sous l'autorité de l'intendant ; un commissaire de la marine dirigeait le service de l'hôpital tenu à l'*entreprise* soit par un concessionnaire laïque, soit par des sœurs de charité, régime dont les malades pouvaient avoir à souffrir, si l'intérêt particulier de l'entrepreneur l'emportait sur son zèle ou son honnêteté. A la mer, le chirurgien-major relevait du commandant auquel il devait compte de la marche de son service, de sa vigilance auprès des malades, de la surveillance qu'il exerçait sur la bonne qualité des vivres.

Toute escadre de dix vaisseaux, ou d'un nombre moindre, était suivie d'un navire-hôpital aménagé pour ce service spécial et placé pour les soins et approvisionnements sous la direction de l'intendant ou du commissaire d'escadre.

Le service de l'aumônerie des hôpitaux et de la flotte avait été rempli autrefois par soixante prêtres, provenant de trois séminaires spéciaux créés en 1683 à Rochefort, à Brest, à Toulon et dirigés par les Jésuites. Quand on expulsa leur ordre, ces religieux

1. Lefèvre. *Histoire du service de santé de la marine.*

cédèrent la place aux Récollets qui furent chargés à leur tour d'assurer « la fourniture des aumôniers nécessaires aux vaisseaux ». Outre la célébration des offices divins, les aumôniers devaient faire des conférences religieuses aux équipages, commenter devant eux l'évangile d'une façon sommaire et exhorter chacun à l'accomplissement de son devoir, notamment le jour du combat. Aux termes des règlements, il était embarqué un aumônier sur chaque navire. Si, par économie, on manquait parfois à cette ordonnance, les évêques se chargeaient d'en rappeler l'exécution. Celui de Toulon fit, en 1787, des observations au ministre parce que la corvette armée pour l'instruction des élèves et des canonniers-matelots était dépourvue d'aumônier; il « voyait avec peine que des jeunes gens, dont plusieurs étaient peu instruits sur la religion, n'eussent aucun moyen de le devenir ». C'est ce que de nos jours nous appellerions de l'ingérence cléricale; j'ajoute que satisfaction fut immédiatement donnée au digne évêque. A chacune des neuf escadres réparties dans les ports de guerre depuis 1786, il était attaché deux aumôniers, aux appointements de 800 livres par an.

Au XVIIIe siècle, la marine avait déjà le défaut qu'on lui a reproché de nos jours, d'être un *tout* dans l'Etat « un microcosme complet, ne voulant, pour exécuter sa mission, qu'un personnel qui lui appartienne[1] ». J'ai montré qu'elle avait en propre ses ouvriers, sa maréchaussée, ses hôpitaux, sa caisse de retraite spéciale;

1. P. Bourde. *Trop de lois, trop de fonctions. La marine*, chap. Ier.

elle avait aussi dans ses ports sa justice particulière, représentée par le *Prévôt de la marine* et ses *lieutenants*. Placé sous les ordres de l'Intendant, le prévôt était le juge d'instruction et le rapporteur des procès criminels commis dans les arsenaux. Le *tribunal de la prévôté*, près duquel il siégeait, se composait de sept magistrats pris parmi les juges de la sénéchaussée ou du bailliage royal et présidé par l'intendant. Toutefois, depuis 1776, une ordonnance avait enlevé à ce tribunal, pour la donner à des conseils de guerre formés de juges-officiers, la connaissance de tous les crimes, autres que le vol, commis dans les arsenaux. Le tribunal de la prévôté conservait la juridiction sur ces derniers faits. De quelle nécessité avoir ces magistrats instructeurs à la solde de la marine? A quel propos maintenir le tribunal d'exception devant lequel ils rapportaient les affaires de vols [1] ? Je ne saurais le dire, pas plus que je ne m'explique comment, un siècle après 1789, ce tribunal existe encore avec son greffe et son parquet sous le nom de *tribunal maritime permanent*. La justice ordinaire ne pourrait-elle pénétrer sans sacrilège dans ce sanctuaire qu'on appelle un arsenal de la marine?

1. « Cette juridiction peut, sans inconvénient, être supprimée comme toutes celles d'exception et même je pense que la connaissance des délits, vols et crimes qui seraient commis dans l'enceinte des ports, doit être renvoyée aux tribunaux ordinaires. Il y aurait donc à supprimer tous les prévôts, leurs lieutenants, le procureur du roi, les greffiers, etc... » *Notes sur la marine*, de M. de Bellefontaine, commissaire général de la marine, à Rochefort, 1789.

CHAPITRE XIV

LA DISCIPLINE ET LE CODE

Les revers maritimes du règne de Louis XV, dus en grande partie à l'incapacité des amiraux, avaient en quelque sorte justifié la méfiance des contemporains à l'égard de la marine royale. Les officiers de Louis XVI, tout méritants qu'ils fussent, portèrent la peine des fautes de leurs aînés. Lors de la guerre d'Amérique, quand les victoires sur mer ne furent pas aussi décisives qu'elles auraient pu l'être, l'opinion publique s'en prit à eux et les accusa d'avoir risqué de tout compromettre par défaut d'obéissance. Cette accusation, qui est devenue légende, s'est transmise de livre en livre et a fini par ternir la mémoire des marins du XVIIIe siècle. En France, nous n'admettons pas facilement que nous puissions être battus, notre amour-propre nous défend les aveux de notre faiblesse et, au lendemain d'un échec, notre première préoccupation est moins de faire un retour sur nos erreurs que de rechercher ceux qui nous ont « trahis ». Dans un Waterloo il nous faut toujours un Grouchy.

Un historien maritime des plus autorisés, le capitaine de vaisseau Chevalier, qui a étudié les combats de la guerre de 1778, cartes et plans à la main, en s'éclairant des évolutions faites et des signaux adressés, a vengé les officiers de Louis XVI du reproche d'indiscipline habituelle devant l'ennemi. Dans sa belle *Histoire de la marine pendant la guerre de l'Indépendance Américaine*, il a montré par des preuves irréfutables, combien avaient été rares les faits d'insubordination commis en pleine guerre, c'est-à-dire dans les circonstances qui les rendent sans excuses. Frondeurs, sans doute, dans le cours ordinaire du service, autant par caractère que par éducation, les officiers de la marine royale étaient, sauf quelques exceptions, braves, dévoués et disciplinés dès qu'il s'agissait de paraître devant l'ennemi. Les présenter sous un autre jour, dit M. Chevalier, « c'est commettre de graves erreurs historiques... Porter contre des capitaines des accusations d'indiscipline, de rivalité ou de jalousie, c'est un procédé facile pour expliquer la perte d'une bataille, mais c'est absolument inexact[1] ». Il faut donc proclamer, à l'honneur des marins de Louis XVI, que leur indépendance d'esprit ne leur faisait point oublier ce qu'ils devaient à la discipline, quand les événements l'exigeaient. Non, il n'est pas vrai qu'à Ouessant, l'avant-garde commandée par le duc de Chartres ait feint de ne pas voir les signaux faits par d'Orvilliers. Si à la Grenade, d'Estaing ne tira pas tout le parti possible de sa

1. Chevalier. *Histoire de la marine*, p. 2 et 154.

victoire, ce ne fut point par la faute de ses capitaines, mais bien par sa faute à lui, qui « moins marin que brave[1] » laissa échapper quatre vaisseaux démâtés. Il n'est pas vrai non plus, qu'aux Saintes, les capitaines de l'escadre française aient montré de l'indiscipline, de la désobéissance ou de la lâcheté. Qu'un amiral malheureux ait, au lendemain de sa défaite, porté sur son armée une accusation aussi grave, c'est déjà trop; mais que des historiens aient répété cette assertion mensongère, c'est ce qui ne peut se comprendre, après la sentence absolutive du conseil de guerre assemblé à Lorient pour juger les officiers du comte de Grasse. Au surplus, la lettre adressée à ce dernier par le maréchal de Castries ne saurait laisser aucun doute à cet égard[2] : « Vous vous êtes permis de compromettre, par des inculpations mal fondées, la réputation de plusieurs officiers, pour vous justifier dans l'opinion publique d'un événement malheureux, dont vous eussiez peut-être pu trouver l'excuse dans l'infériorité de vos forces, dans l'incertitude du sort des armes et dans des circonstances qu'il était impossible de maîtriser. Sa Majesté veut bien supposer que vous avez fait tout ce qui était en votre pouvoir pour prévenir les malheurs de la journée, mais Elle ne peut avoir la même indulgence sur les faits que vous imputez injustement à ceux des officiers de sa marine qui sont déchargés d'accusation. »

1. Expression de Suffren.

2. 2 juin 1782. Voir Chevalier. *Histoire de la marine*, p. 200 et suivantes.

Il s'est passé malheureusement, dans l'escadre que commandait Suffren dans l'Inde, des faits regrettables d'insoumission et de faiblesse sur lesquels il faut tirer le voile : un vaisseau, *l'Artésien*, abandonnant sans ordre la poursuite d'un ennemi; un vaisseau, *l'Ajax*, désertant le combat ; un vaisseau, *le Vengeur*, s'en tenant éloigné... Il y a surtout ce fameux combat du 3 septembre 1782 devant Trinquemalay, dont Suffren rendit compte dans ces termes : « J'ai le cœur navré par la défection générale. Seuls trois vaisseaux (sur quinze) ont combattu de près et en ligne. Les autres sans égard à leurs postes, sans faire aucune manœuvre, ont tiraillé de loin hors de portée de canon. Tous, oui tous auraient pu approcher, puisque nous étions au vent et de l'avant et aucun ne l'a fait. Je ne puis attribuer cette horreur qu'à l'envie de finir la campagne, à la mauvaise volonté et à l'ignorance, car je n'oserais soupçonner rien de pis... » Il n'est pas douteux que ce rapport ait contribué à former la légende qui a valu à l'ancienne marine royale un renom de marine indisciplinée; il n'est pas douteux pourtant que ce rapport ne contienne des reproches excessifs. Tout grand qu'il était, Suffren avait ses défauts : ardent, passionné, il se laissait aller à ce premier mouvement dont on dit, bien à tort, qu'il est toujours le meilleur; souvent son langage, comme sa pensée, manquaient de mesure [1]. Dans l'amertume que lui causa l'insignifiance des résultats de cette bataille, il accusa de défection et de

1. Villaret-Joyeuse, qui avait servi sous Suffren, l'appelait dans une lettre « Jupiter tonnant ».

lâcheté presque tous ses capitaines. C'était de l'injustice, c'était oublier que le vent était tombé, que la houle s'était faite, que les éléments s'étaient tournés contre lui. « De plus, la confiance que le Bailli avait dans sa supériorité, dit un témoin de ces événements, le chevalier de la Serre, l'empêchait de maîtriser l'activité de son esprit; la contradiction dans les signaux qu'il fit, le grand nombre de ces signaux furent cause de l'échec qu'il éprouva, échec d'autant plus mortifiant pour lui qu'il avait senti l'importance de détruire l'escadre ennemie et qu'il s'en était flatté. » M. Chevalier ajoute, du reste, que Suffren modifia son premier jugement « lorsque le temps eut adouci ses regrets[1] » et que même il proposa pour des récompenses la plupart de ceux qu'il avait si vivement attaqués et flétris dans sa première dépêche[2]. « En se basant, ajoute le même historien, non seulement sur la correspondance, mais aussi sur la conduite de Suffren, il est permis de dire qu'il ne faut pas attacher une trop grande importance à quelques-unes des plaintes portées contre les capitaines de l'escadre[3] ». Après le renvoi en France de ceux dont la conduite avait été blâmable, l'escadre du roi se trouva vraiment solide. Elle le prouva dans le

1. *Histoire de la marine*, p. 442.

2. MM. d'Aymar, du Chilleau, de Saint-Felix, de la Pallière, de Galle, tous commandants au combat du 3 septembre, traités très sévèrement dans la lettre du 29 septembre, eurent des croix et des pensions.

3. Pages 481 et suivantes. « Ses dépêches, lorsqu'elles étaient écrites le lendemain d'un combat, trahissaient une irritation extrême contre les personnes, toutes les fois que les résultats n'avaient pas répondu à son attente... Ce n'est pas dans ses dépêches prises isolément, mais dans l'ensemble de sa correspondance qu'on doit chercher la vérité sur le personnel de son escadre. »

dernier et glorieux combat du 20 juin 1783. « Convenons-en à la gloire de tous et d'un chacun, dit dans son journal de bord le lieutenant Trublet, second du *Flamand*, le général n'eut pas d'occasion ce jour-là de stimuler l'ardeur de ses vaisseaux. Tous combattirent vaillamment. »

Ainsi, dans cette escadre de l'Inde, s'il s'était trouvé au début quelques incapables ou quelques insoumis, leur place avait été prise par des officiers disciplinés ne manquant ni de talent, ni de courage [1]. De même dans les escadres qui combattirent en Europe et en Amérique, où figurèrent à peu près tous les capitaines de vaisseau de la marine, trois seulement furent mis en jugement pour désobéissance ou pusillanimité devant l'ennemi. C'est une bien faible minorité. Le souci de l'équité commande donc de ne point faire porter à tous le poids des fautes de quelques-uns [2], et de ne point frapper d'une accusation générale d'indiscipline le corps de l'ancienne marine royale. Les hommes de devoir, les cœurs vaillants y étaient nombreux. Que ce fût devant les *conseils de guerre*, appelés à connaître les causes de la perte des bâtiments, ou devant les *conseils de marine* [3] assemblés pour examiner les capi-

1. L'escadre de l'Inde avait été très médiocrement composée. Tous les yeux étaient tournés vers l'Amérique et le ministre lui-même se préoccupait peu de la guerre dans l'Inde. Il laissait pendant trois ans nos forces navales de l'Océan indien entre les mains débiles du chevalier d'Orves.

2. Ceux-ci, MM. de Tromelin, de Saint-Felix, de la Landelle, furent renvoyés en France et rayés des listes de la marine.

3. Ne pas confondre ces conseils de marine *extraordinaires*, sortes de conseils de discipline, avec les conseils de marine *permanents* établis dans chaque port, qui étaient des conseils d'administration.

taines au retour des campagnes, les officiers, par leurs dépositions, témoignaient d'un bon esprit, de l'amour de leur état, d'un noble souci de la gloire. « Ils avaient par-dessus tout, a-t-on dit, le désir de se distinguer[1]. »

C'est encore être injuste envers le matelot que de le dire indiscipliné, car il savait se montrer, quand il le fallait, respectueux de la règle, observateur de la consigne. L'*Encyclopédie* va même jusqu'à affirmer qu'il a toujours été « l'homme du monde le plus subordonné de France et le plus accoutumé à une discipline exacte : rarement manque-t-il à ses supérieurs. Tout grossier qu'il paraît, il sait parfaitement distinguer l'officier capable de celui qui n'a que le titre de sa supériorité ». Il n'était donc pas doué de mauvais instincts ; il lui manquait simplement l'esprit militaire. Rassurez-vous, d'ailleurs, sur les conséquences de cette lacune de son caractère, elle ne compromettait pas la bonne marche du service. Les officiers n'avaient pas de peine à ramener les délinquants dans le droit chemin. Même dans les derniers mois de 1789, quand déjà la révolution était partout, quand les ouvriers des ports de guerre, prenant la tête du mouvement, avaient donné le spectacle de tous les désordres, les équipages des vaisseaux restaient calmes et attachés à leur devoir. On vit, à Toulon, les marins de l'*Alceste* dénoncer un maître entretenu qui avait tenté de les soulever ; on vit les hommes de la *Thétis* brûler de venger leur comman-

1. Le chevalier de la Serre. *Essais historiques sur la marine*, p. 326.

dant Macnemara, massacré dans une émeute à l'île de France. Pour que la révolte éclatât sur nos escadres, pour que la discipline y fût foulée aux pieds, il fallut que l'esprit des clubs y eût pénétré, que l'absence de répression eût encouragé les mutins isolés au début, il fallut aussi, assure-t-on, que les agents et l'or de l'Angleterre eussent soudoyé les fauteurs de rébellion[1]. Alors, il est vrai, le débordement de ces hommes, auxquels on avait soufflé des idées de nivellement, devint effroyable ; mais jusqu'à ces années douloureuses, la discipline était restée bonne. En relevant la marine de ces ruines, Choiseul en avait changé l'esprit, les officiers étaient assidus à leur service, les hommes bien contenus s'inspiraient des exemples de leurs chefs, l'ordre enfin régnait.

A signaler cependant la déplorable tendance du matelot à déserter. De tout temps les désertions se succédaient avec une telle fréquence que les règlements durent être, sur ce point, particulièrement sévères : à l'origine ils prononcèrent la mort ; plus tard, ils infligèrent les galères perpétuelles ; puis les galères à temps, pour revenir de nouveau à la peine de mort, en passant par des périodes de mansuétude singulière, comme en 1755, où le ministre essayait de la douceur et même de la séduction, offrant 24 livres de gratification aux matelots d'une escadre qui consentiraient à ne pas déserter. Vers la fin de l'ancien régime, la mansuétude était encore de mise, à en juger par l'ordonnance

1. Léon Guérin. *Histoire de la marine contemporaine*, chap. IV.

de 1784 : d'après elle, le déserteur en pays étranger était passible de trois ans de galères, mais la désertion en France ne valait plus que la perte des salaires acquis précédemment, avec l'obligation d'accomplir une campagne supplémentaire d'un an à dix-huit mois avec demi-solde. Cette réglementation trop paternelle était peu capable de contenir les gens de mer. « On assure, écrivait-on en 1789 [1], que depuis la nouvelle ordonnance, malgré toutes les précautions qu'elle a prises, les désertions sont plus nombreuses qu'elles ne l'ont jamais été. » L'armée de terre souffrait au reste d'un mal pareil, la désertion y était devenue si effrayante, qu'il fallut, pour la faire cesser, établir en 1788 un cordon de troupes à la frontière. La France était infestée de soldats en rupture de ban, prêts à se jeter dans les pires excès [2].

Quand, dans une armée ou dans une marine, les hommes n'ont pas l'esprit militaire très développé l'autorité se débat dans un cercle vicieux. Les rigueurs risquent de détruire toute ardeur pour le service et cependant pour que le service soit assuré, force est de contraindre les hommes et d'user de rigueur à leur égard. Il faut alors que les peines édictées par les codes et les règlements soient sévères, plus sévères même que de raison, afin de prévenir le délit qu'elles doivent punir, et c'est ensuite le devoir des chefs de n'appliquer ces peines qu'avec de continuels ménagements en s'effor-

1. *Observation sur les ordonnances de* 1786. Anonyme.

2. Xavier-Ardouin. *Histoire de l'administration de la guerre.*

çant de proportionner toujours les châtiments aux fautes, comme la justice et l'humanité le commandent.

Ainsi en agissait-on dans la marine de l'ancien régime, la discipline y menaçait beaucoup, mais les officiers tempéraient sa sévérité. Il est toutefois permis de regretter l'abus qu'on y faisait des punitions corporelles et l'usage inspiré par une sotte préoccupation hygiénique de remplacer les peines des fers et du retranchement de vin par des coups de corde au nombre de 6, 10, 15 ou 20 suivant le cas. C'était assez d'avoir institué la bouline, la cale ou la mise à cheval sur une barre de cabestan avec un boulet à chaque pied, pas n'était besoin de renchérir encore. Sans doute, les choses ont bien changé depuis le temps où l'on châtiait les matelots à bord en leur mettant des mèches enflammées entre les doigts[1] ; mais je n'aime point de voir les maîtres d'équipage avec la corde de répression qu'on appelait la *liane*, toujours pendue à leur ceinture. C'est une tache dans l'ancienne marine royale que cette habitude des coups pour réprimer les moindres écarts des marins. A lire les règlements sur la police intérieure des vaisseaux, on ne peut les croire rédigés par les contemporains de ces philosophes imbus de philanthropie, dont les « âmes sensibles » se répandaient en douces plaintes sur les misères de l'humanité souffrante. On se sent pris de pitié quand on songe aux pauvres gens qui avaient à subir de véritables douleurs pour des

1. Peine supprimée en 1704 par une ordonnance qui la qualifia de contraire au caractère de la nation française et défendit l'usage d'aucune peine dont les matelots et soldats pussent demeurer estropiés.

motifs bien futiles : les plongées de la cale pour les hommes surpris jouant aux cartes ou aux dés, les factionnaires négligents, les batailleurs, les hommes endormis pendant le quart ; le passage sous les coups de garcette de la bouline pour les sentinelles manquant d'avertir, pour ceux qui parlent mal des officiers, qui se moquent des consignes, qui introduisent des femmes à bord, qui manquent au quart, qui fument durant la nuit. Même en se persuadant que les officiers sont disposés à adoucir les duretés du règlement, on est fâcheusement impressionné par cette énumération de punitions excessives. Naguère chaque vaisseau possédait sous le nom de *prévôt de l'équipage* une sorte d'exécuteur des hautes œuvres qui mettait aux fers, gardait les hommes punis, leur faisait subir le châtiment prononcé contre eux, et qui même bénéficiait de la mauvaise conduite du personnel, chaque exécution lui rapportant cinq sous. Depuis les ordonnances du maréchal de Castries, ce tortionnaire a disparu de nos flottes : ce sont les bas officiers qui infligent les peines sur le gaillard d'avant en présence d'un officier ; le matelot de manœuvre est frappé par son quartier-maître, le canonnier par son chef de pièce, et le soldat par son caporal. Je doute que les dépositaires de l'autorité aient gagné en respect à ce changement, un tel rôle de père fouettard ne convient pas à des gradés. Mais d'ailleurs ce sont les punitions corporelles elles-mêmes qu'il aurait fallu supprimer à jamais. Les hommes ne s'améliorent pas à se sentir traités comme des bêtes de somme.

Les règlements qui sévissaient de la sorte contre les fautes disciplinaires n'étaient pas tendres non plus pour les crimes de droit commun ou les manquements au devoir militaire. Sans parler de la juste répression qui punissait de mort les assassins, les lâches, les révoltés, on voyait les marins expier les délits ordinaires par les galères ou des mutilations, quand ce n'était pas avec leur vie. Pour fumer dans un arsenal de la marine, on était passible de la peine de mort. Pour un vol commis à terre, un matelot était puni de neuf ans de galères et pouvait en outre être condamné à aller dans la ville faire amende honorable, la corde au cou et la torche en main. Si le vol était plus important, il encourait les galères perpétuelles et même la pendaison. Les blasphémateurs avaient la langue percée, ceux qui jouaient du couteau dans une risque, qui frappaient et « faisaient des plaies » méritaient les galères. Toutefois n'accusez pas le code des armées navales d'être particulièrement cruel et inhumain ; le code militaire était en tous points semblables. « A chaque pas qu'on fait dans sa lecture, dit Albert Duruy, on y trouve embusqués : la prison, les fers, la mutilation, la mort. » L'un et l'autre reflètent la triste jurisprudence de l'époque avec ses inconséquences qui nous déconcertent, avec son oubli d'une échelle des peines, où l'on voit une domestique voleuse pendue et étranglée en place de Grève [1], un ecclésiastique cou-

1. « La Cour du parlement condamne la dame Petit, pour avoir volé les différents maitres chez lesquels elle a demeuré, à être pendue et étranglée, tant que mort s'ensuive, à une potence qui, pour cet effet, sera plantée en la place de

pable d'avoir blâmé l'expulsion des Jésuites également pendu et étranglé [1], comme le serait un vulgaire complice de Cartouche ou comme Cartouche lui-même.

Si vous examinez le code maritime, gardez vos plus sévères critiques pour certain article où la délation est recommandée « comme un devoir de fidélité et d'obligation la plus étroite [2] », conservez surtout votre surprise pour la rapidité avec laquelle les sentences des conseils de guerre sont exécutées. Non pas que la procédure manque de formes et l'instruction de garanties ; tout est au contraire longuement et minutieusement décrit dans les ordonnances, en ce qui regarde la plainte, la requête, l'instruction, l'ordre d'assembler le conseil — conseil formé de sept juges qui doivent ne siéger qu'à jeun et ne se réunir qu'après avoir entendu la messe. La tenue de l'audience, la lecture du rapport,

Grève de cette ville de Paris, et préalablement appliquée à la question ordinaire et extraordinaire, pour avoir révélation de ses complices.

« Fait à Paris, le 27 août 1733.

1. Vu, par la Cour, le procès criminel fait par le prévôt de Paris, contre Jacques Ringuet, prêtre du diocèse de Cambray, convaincu d'avoir, le 1er et le 2 septembre dernier, dans une maison religieuse, à Verberies, tenu en présence de sept personnes, les discours les plus séditieux, les plus fanatiques, par lesquels, se disant jésuite, il a osé attaquer le roi et proférer contre Sa Majesté, les injures les plus atroces ; par lesquelles il a eu la témérité de réclamer contre le parlement et ses membres, et taxant de passion et d'injustice les arrêts rendus dans l'affaire des ci-devant jésuites ; de menacer d'attenter à la vie d'un des membres du parlement, etc., etc... Pour réparation de quoi, ledit Ringuet a été condamné à faire amende honorable, ayant la corde au col, tenant entre ses mains une torche ardente de cire jaune, et demander pardon à Dieu, au roi et à la justice ; ce fait, pendu et étranglé tant que mort s'ensuive, à une potence qui sera plantée en place de Grève.

(29 décembre 1762.)

2. « Sa Majesté enjoint même comme un devoir de fidélité et d'obligation la plus étroite à l'inférieur qui en sera comptable, d'avertir le supérieur, sur des preuves certaines ou au moins sur des soupçons évidemment bien fondés, des fautes et manquements dont il aura connaissance ; enjoint au supérieur de garder le secret qui lui est confié. » Ordonnance de 1765.

l'interrogatoire, la délibération des juges sont aussi l'objet de prescriptions très précises. Point n'est malheureusement question d'un avocat pour l'accusé, il est permis de le regretter, la justice n'a jamais trop de lumières pour s'éclairer : combien graves doivent être les erreurs judiciaires à une époque où les choses se passent de la façon expéditive que voici : « Si l'accusé est condamné à mort, le prévôt le fera mettre à genoux pendant que le greffier lui lira sa sentence, on lui donnera aussitôt un confesseur et il sera exécuté dans la journée..... sans qu'il puisse être sursis à l'exécution. Lorsqu'on amènera le criminel sur le lieu de l'exécution les troupes seront sous les armes, les officiers à leurs postes, les tambours battront aux champs, et il sera publié un ban à la tête de chaque troupe portant défenses de crier *grâce sous peine de la vie*[1]. » Voilà donc les conseils de guerre jugeant sans appel des accusés sans défenseurs ; voilà cette législation inexorable condamnant à la peine suprême le camarade qui, avant le supplice, laisse échapper un cri de pitié. « La clémence du roi ne s'exercera que si la peine capitale a été prononcée pour raison de délits militaires ; en ce cas seulement Sa Majesté se réserve le droit de ratifier ladite sentence, de la mitiger, de l'infirmer ou enfin de faire grâce si elle le juge convenable[2]. » Regrettable législation ! Les déclamateurs qui bientôt viendront saper la vieille France trouve-

1. Ordonnance de 1765, p. 329-330.

2. Ordonnance de 1786, art. 76 du titre II.

ront sur ce sujet ample matière à belles périodes, et l'un des premiers soins de la future Assemblée nationale sera de reviser le code suranné qui régissait nos flottes. Mais, chose curieuse, et qui prouve à quel point l'on s'égare quand on représente la Révolution comme la rédemptrice de tous les souffrants de l'ancien régime, le fameux décret de l'Assemblée du 21 août 1790 sur le code pénal maritime conservera les châtiments corporels. Lisez-le et vous serez surpris de ce qu'il contient. Vous y verrez les maîtres portant *comme par le passé* une liane ou rotin en signe de commandement, avec ordre de s'en servir pour punir les hommes de mauvaise volonté ; vous y trouverez encore, méthodiquement énumérées, les peines des coups de corde au cabestan, de la cale et de la bouline. Cependant les nouveaux législateurs voudront innover en recommandant de ne point *abuser* de la liane, en prescrivant de ne faire frapper *que par* trente hommes et pendant *quatre* courses *au plus* le marin condamné à courir la bouline, en défendant de plonger *plus de trois fois* dans l'eau le matelot puni de la cale..... Mais les matelots trouveront que ces adoucissements ne suffisent pas, venant d'hommes qui se piquent « d'humanité », et alors ils se révolteront.

CHAPITRE XV

LA TACTIQUE

C'est un travers habituel à ceux qui médisent des savants et des érudits de proclamer inutiles les connaissances qui, pour être possédées à fond, exigent beaucoup d'application. Tel était le jugement que les officiers de l'ancienne marine portaient sur la tactique navale, imitant en cela leurs collègues de l'armée de terre, que le mot même de tactique offusquait comme pédant et prétentieux. A l'époque où le goût des solides études ne s'était pas encore développé dans la flotte royale, où « la science de la manœuvre était roturière » suivant le mot du *Matelot politique*[1], les officiers négligeaient fort cette branche de leur métier, se donnant pour excuse que de « très grands hommes de mer n'avaient été formés que par la seule pratique[2] ». Cette assertion, qui pouvait peut-être s'appliquer à Duguay-Trouin ou à Jean Bart, était au moins hasardée en ce

1. Le *Matelot politique*, p. 237.

2. Le *Manœuvrier*, par Bourdé de Villehuet, 1765, préface, p. xxj.

qui concerne les Tourville, les Duquesne, les Ruyter et les Tromp ; elle avait cours pourtant dans le corps de la marine, et l'illustre Suffren, lui-même, conservant sur le tard les impressions reçues à ses débuts, attribuait en partie les revers éprouvés depuis Louis XIV à l'introduction de la tactique, qu'il considérait comme le voile de la timidité[1]. Il fallut le combat mal engagé et indécis de la Praya, pour ouvrir les yeux du héros de la mer des Indes et lui prouver que l'ordre et la méthode dans une action sur mer avaient une utilité capitale. Il n'eut garde de l'oublier depuis et son génie lui suggéra, dans la suite, ce que déjà les traités spéciaux avaient enseigné à d'autres.

Dès la fin du XVIIe siècle, en effet, le père d'Hoste avait écrit sur la matière un livre trop oublié [2], mais dont le capitaine de vaisseau Bigot de Morogues s'était inspiré, en 1752, pour présenter les principes de la tactique dans ses *Évolutions navales*. Après lui, en 1765, un officier de la Compagnie des Indes, le sieur Bourdé de Villehuet avait développé le même sujet sous le titre du *Manœuvrier*. De ces ouvrages s'était dégagé un corps de doctrines que les escadres d'évolutions réunies annuellement depuis le milieu du siècle, sanctionnaient par la pratique. L'impulsion donnée par les chefs distingués de ces escadres, les d'Orvilliers, les de Nieul, les de Ryons, la compétence et le savoir de

1. *Essai Historique*, par de la Serre, p. 336. Voir Albert Duruy. *L'armée royale*, p. 239. « Jadis les combats généraux étaient, il faut le dire, plutôt une réunion de combats particuliers que le choc de deux armées dont les fractions combinaient leurs mouvements sous la direction d'un chef. »

2. L'*Art des Armées navales*. Paris, 1687.

leurs majors, les de Buord, les du Pavillon, avaient peu à peu tiré la tactique sur mer de l'indifférence où on la tenait. C'était maintenant une science que tout officier devait connaître, que beaucoup cultivaient avec profit, contribuant même à la perfectionner.

Le fruit de ces efforts fut bientôt recueilli dans les grands combats livrés lors de la guerre d'Amérique et notamment dans cette bataille d'Ouessant, du mois de juillet 1778, où pendant quatre-vingt-treize heures consécutives, d'Orvilliers tint ses 87 navires toujours groupés, sans jamais perdre le contact de l'escadre anglaise, incapable de les entamer. Si ce combat ne fut pas la victoire stratégique qui aurait pu et qui aurait dû être remportée, c'était pourtant une victoire tactique incontestable[1], où nous restions maîtres du champ de bataille, où nous prouvions d'une façon éclatante que nos flottes étaient sous les ordres de chefs résolus, capables de livrer des batailles d'escadre.

Dirai-je que l'on en doutait en France et qu'au début de la guerre, le ministre de la marine « se sentait peu de confiance dans la valeur de nos généraux de mer et dans l'issue de la lutte ». Aussi bien vers la même époque, Maurepas, toujours sceptique, décochait cette boutade à l'adresse de la guerre navale : « Savez-vous ce que c'est qu'un combat naval? Je vais vous le dire : deux escadres sortent de deux ports opposés ; on manœuvre, on se rencontre, on se tire des coups de canon, on abat quelques mâts, on déchire quelques voiles, on tue

1. Voir la *Stratégie navale*, par R. Degouy dans la *Revue des Deux-Mondes* du 15 août 1889

quelques hommes, on use beaucoup de poudre et de boulets, puis chacune des deux armées se retire prétendant être restée maîtresse du champ de bataille, elles s'attribuent toutes deux la victoire, on chante de part et d'autre le *Te Deum*, et la mer n'en reste pas moins salée[1]. »

Il n'existait point de tactique officielle proprement dite, imposant aux amiraux tel ou tel mode de ranger les armées navales et de régler leurs mouvements : pourtant aux époques de guerre, lors de la réunion des escadres, et au commencement de chaque campagne, il était publié un ouvrage appelé *livre d'ordres et de signaux* où les capitaines trouvaient les renseignements nécessaires à l'exécution des combinaisons tactiques de leur futur chef. Le livre d'ordres du maréchal de Tourville était regardé alors comme un premier et très bon modèle; on citait aussi les livres imprimés pour les escadres de M. de Court-Labruyère en 1744, de M. de Laclue en 1757, ainsi que ceux remis aux navires commandés plus récemment par d'Orvilliers et de Grasse[2]. De la lecture de ces divers documents, de leur comparaison et de l'étude des traités didactiques sur la question, il apparaît que toutes les règles prescrites alors découlaient de quelques propositions fondamentales, qui ne variaient guère suivant les époques et qui étaient les bases mêmes des tactiques en usage[3].

1. *Mémoires* du comte de Ségur, t. I, p. 134.

2. Le titre de ces livres était : *Tactique navale pour servir à l'armée du Roi commandée par...*

3. Voir la *Tactique navale*, de Morogues, p. 3.

Toute armée navale se divisait en trois escadres partagées elles-mêmes en trois divisions, ce qui constituait neuf divisions par armée. Les escadres étaient ainsi dénommées :

La première blanche ou amirale, commandée par le général de l'armée;

La deuxième, blanche et bleue, ou vice-amirale commandée par le deuxième commandant;

La troisième bleue ou contre-amirale, commandée par le troisième commandant.

La première escadre portait une marque de distinction blanche au grand mât, le commandant y ayant un pavillon, les autres vaisseaux une flamme ; la seconde escadre avait sa marque blanche et bleue, pavillon ou flamme, au mât de misaine; la troisième escadre conservait au mât d'artimon sa marque bleue, pavillon ou flamme. Les trois escadres devaient être également composées et par suite égales en force : bâtiments de combat, forts ou faibles, grands ou petits, brûlots, flûtes, corvettes, hôpitaux, vivriers (ou vivandiers) devaient entrer en nombre pareil dans les escadres, afin que chacune d'elle put opposer à l'ennemi la même somme de résistance. Chaque escadre était ainsi une unité collective, un groupe qui manœuvrait d'ensemble et qui, demeurant entier, formait à la volonté du chef soit l'avant-garde, soit le corps de bataille, soit l'arrière-garde.

Il n'était pas dans l'usage de former de corps de réserve, parce qu'il était souvent difficile à des vaisseaux ayant combattu de se retirer du feu, ainsi que le font

des bataillons pour laisser prendre leurs places à d'autres. On constituait pourtant dans certaines circonstances (surtout si l'armée était nombreuse) un corps d'observation. C'est le rôle que d'Orvilliers avait assigné, pendant la campagne de 1779, à l'escadre espagnole de don Louis de Cordova qui combattait avec nous ; ce général devait laisser commencer l'action, pour se porter ensuite où il le jugerait convenable. Mais un tel corps d'observation devait être distingué des escadres légères, composées de frégates qui se tenaient en dehors du gros de l'armée, avec mission d'observer ce qui se passait, de partir en découverte au moindre signal, de chasser et de canonner de loin l'ennemi qui apparaissait, de s'éloigner de l'action générale dès qu'elle s'engageait, faisant, en un mot, le service d'éclaireurs qui revient de nos jours à nos croiseurs rapides.

Une armée navale ainsi composée devait être rangée en des ordres différents suivant qu'elle voulait chercher l'ennemi, le poursuivre, l'attaquer ou le fuir. De là quatre formations, quatre ordres qui avaient reçu les noms d'ordre de convoi, d'ordre de marche, d'ordre de bataille, d'ordre de retraite. Les deux premiers étaient généralement fondus en un seul et les tacticiens ne se préoccupaient que des règles de la marche, du combat et de la retraite, d'après les principes suivants : « L'ordre de marche doit être tel qu'il puisse facilement et promptement se changer en celui de combat, en même temps qu'il doit resserrer l'armée, lui faisant occuper le plus petit espace possible, afin que les

vaisseaux se conservent plus aisément et qu'ils puissent se secourir mutuellement sans perdre de chemin; 2° l'ordre combat doit être formé de manière que les vaisseaux s'entre-soutiennent et se fortifient mutuellement, en conservant l'espace nécessaire pour pouvoir manœuvrer aisément; 3° l'ordre de retraite doit permettre à l'armée qui fuit d'avoir le plus de forces qu'il est possible à opposer à l'ennemi qui la poursuit, d'avoir de la vitesse sans se rompre, en opposant partout une résistance suffisante pour empêcher les chasseurs fins voiliers de pénétrer[1]. »

Ces principes, sur la valeur desquels il est inutile d'insister, étant admis, on en avait réalisé l'application par les formations suivantes :

L'ordre de marche rangeait l'armée sur trois colonnes, chacune d'elle, comprenant une escadre, la première escadre se trouvant entre les deux autres, la seconde à droite, la troisième à gauche. Les trois colonnes marchaient parallèlement entre elles à des distances plus ou moins grandes; les vaisseaux de tête étaient rangés entre eux sur la ligne de la perpendiculaire de la route et tous ceux de leur colonne devaient être dans les eaux les uns des autres, très rapprochés, à 100 ou 200 toises suivant l'état de la mer. Les amiraux occupaient le centre de leur colonne. Les brûlots, flûtes, hôpitaux et vivriers avaient leur poste en dehors de l'armée, et au vent de celle-ci, afin de pouvoir se replier aisément sur elle, en cas de nécessité ou de danger.

1. Bourdé de Villehuet. *Le Manœuvrier*, p. 272-273.

L'ordre de bataille formait les vaisseaux à la file les uns des autres sur une ligne du *plus près*, c'est-à-dire sur la route la plus rapprochée du lit du vent que les navires pussent suivre. La nécessité de combattre sur une seule ligne venait de la disposition de l'artillerie sur les vaisseaux ; ceux-ci tiraient toute leur force de leur flanc et ils devaient par suite présenter le côté à l'ennemi pour diriger sur lui la plus grande partie possible de leurs feux. Quant à l'usage d'adopter le plus près du vent comme route de combat, il se justifiait par la possibilité qu'il offrait de demeurer maître d'engager l'attaque. Dans cet ordre, la deuxième escadre ayant la tête formait l'avant-garde, puis venait sans interruption, la première escadre formant le corps de bataille, suivie immédiatement de la troisième formant l'arrière-garde ; les bâtiments devaient conserver entre eux les intervalles les plus réduits pour ne point se laisser couper et naviguer même « à un tiers de câble » soit trente et quelques toises si le temps le permettait ; les frégates étaient en dehors de la ligne du côté opposé à l'ennemi, chargées de répéter les signaux, d'amariner les prises, de remorquer les vaisseaux désemparés ; enfin les bâtiments inutiles au combat se tenaient tout à fait hors de portée, aussi éloignés des frégates que celles-ci l'étaient de l'armée.

L'ordre de retraite plaçait les vaisseaux sur les deux côtés d'un angle obtus, dont le commandant ou le plus fort navire formait le sommet, les frégates et bâtiments de convoi naviguant à une lieue en avant de l'armée, afin de ne point la gêner dans ses mouvements.

Si ces différentes formations étaient adoptées sans conteste par la généralité de nos hommes de mer[1], il y avait pourtant certaines divergences entre eux, au sujet des méthodes indiquées pour le passage d'un ordre à un autre, divergences de détail qui laissaient entiers les principes établis. Les opinions se partageaient encore sur une question d'une plus réelle importance, j'entends la question de combattre soit au vent, soit sous le vent de l'ennemi : l'avantage du vent, pour employer l'expression consacrée, n'était point regardé comme un dogme infaillible. Ceux qui le prônaient mettaient en avant la facilité qu'il donnait de régler le temps et la distance du combat, de former un détachement de vaisseaux pour mettre la tête ou la queue de l'ennemi entre deux feux; tandis que sous le vent pareilles commodités manquaient totalement, que, dans cette dernière position, le feu, la fumée venaient gêner le tir, dérober la vue des signaux et cacher les attaques des brûlots. A quoi les partisans de la ligne sous le vent répondaient que l'armée de cette ligne, pouvait, à l'inverse de l'autre, se servir de sa batterie basse sans craindre de prendre de l'eau par les sabords quand la brise couchait les vaisseaux; qu'elle pouvait, par le virement de bord de quelques-uns des siens, couper impunément la queue de l'ennemi et même la

1. Divers mémoires parus dans les dernières années de l'ancien régime prenaient des formations différentes : division de l'armée en quatre escadres, ordre en losanges etc.... L'étude de ces mémoires offrirait de l'intérêt, mais elle est en dehors du sujet de ce chapitre. Voir l'*Art de la guerre sur mer*, par le vicomte de Grenier, chef de division des armées navales, 1787, *Tactique navale ou Traité des Evolutions*, *les Signaux*, par d'Amblemont 1788; *Mémoire sur la Tactique navale*. Brest, 1787.

capturer[1]; qu'elle avait la faculté de se retirer aisément du combat s'il était inégal, chose que ne pouvait tenter l'armée du vent sans traverser les rangs de son ennemie. Les préférences les plus nombreuses penchaient, il faut le dire, pour la ligne du vent; mais d'aucuns invoquaient contre cette façon de voir une opinion d'un grand poids, celle d'Orvillers. Ils rappelaient qu'après la bataille d'Ouessant, ce général avait fait savoir à son armée que dorénavant il conserverait le poste de dessous le vent dans les combats qu'il livrerait par la suite... Quoi qu'il en soit, le problème restait sans solution, il demeura ainsi jusqu'aux derniers jours de la marine à voiles. Les deux systèmes avaient leurs avantages et leurs inconvénients, et il était difficile de se prononcer, d'une façon péremptoire, pour l'un ou pour l'autre. Au reste la tactique n'est point une science dont les principes soient invariables. C'est à l'amiral à décider, d'après les circonstances, l'ordre qui convient le mieux. A la guerre, toutes les méthodes sont bonnes qui mènent à la victoire. Le génie d'un Suffren peut lui inspirer, un jour, une attaque au vent de l'ennemi toute différente de celles qui ont été jusque-là pratiquées; et, un autre jour, l'habileté d'un Rodney, placé sous le vent, lui permet pourtant d'infliger une cruelle défaite.

La grande guerre, la guerre d'escadre n'occupait pas

1. « Il est certain que la défaite de M. de Conflans n'a dépendu que de cette façon d'attaquer son armée. Ils on fait leur premier effort sur notre arrière-garde en s'y portant sans aucun ordre. » *Tactique navale*, par le vicomte de Grenier, Paris, 1784, p. 4.

seule la marine royale au cours des luttes maritimes. Nos flottes pratiquaient aussi la guerre de croisière, cette guerre qui consistait soit à protéger nos flottes marchandes, soit à poursuivre et à capturer celles de l'ennemi. Les navires marchands se formaient en convois dans les ports de commerce, en même temps que l'on armait dans les ports de guerre les escadres destinées aux batailles rangées. « On utilisait alors tous les départs des forces constituées en vue des opérations exclusivement militaires, pour faire franchir aux navires marchands les routes réputées dangereuses, celles de l'Atlantique nord par exemple; la séparation se faisait assez loin dans le sud, quelquefois vers le tropique et les bâtiments de guerre reprenaient leur route normale.

« D'ailleurs on ne laissait pas d'armer, quand il le fallait, des divisions spéciales, uniquement chargées de défendre le convoi jusqu'à sa destination. Ces divisions se composaient en général d'un petit nombre de vaisseaux et de grosses frégates, choisies parmi les mieux armées et les meilleurs marcheurs, capables, par conséquent, de soutenir le combat contre des forces supérieures pendant que le convoi se dispersait, puis de se soustraire aux coups de l'ennemi, quand les navires marchands avaient pu gagner une avance suffisante[1]. » L'amirauté anglaise prenait les mêmes mesures en vue de la défense de son commerce et de l'attaque du nôtre, si bien que l'Océan voyait des divisions solide-

1. *La Stratégie navale*, par R. Degouy. *Revue des Deux-Mondes*, 15 août 1889.

ment constituées se disputer la liberté des routes de navigation. La guerre de course équivalait ainsi presque toujours à une guerre d'escadre.

De la tactique suivie dans les combats singuliers, il y a peu de choses à dire : à peine existait-elle. Tout au plus, enseignait-on qu'en ce cas le meilleur parti à prendre était de chercher tout d'abord à démâter son adversaire, afin de le paralyser et de prendre sur son avant ou sur son arrière une position propice aux dangereux coups d'enfilade, sans s'exposer à recevoir aucun mal. On conçoit, du reste, que dans un duel de navires tout dépendait du capitaine, de son coup d'œil, de sa science, de la bravoure de son équipage. Les frégates, souvent détachées en mission isolée, avaient des occasions plus fréquentes de lutter seule à seule avec un ennemi. Aussi n'était-il pas rare de voir les officiers de mérite préférer le commandement d'une frégate à celui d'un vaisseau, y trouvant de plus nombreuses occasions de déployer leur initiative et leur valeur. Il fallait, en effet, suivant l'un d'eux, montrer là plus qu'ailleurs « de l'activité, de l'intelligence, de l'habileté, de la décision, du sang-froid dans l'attaque, de l'adresse à éviter le combat contre un ennemi supérieur ».

Aux principes théoriques, puisés dans les ouvrages spéciaux ou déduits des exercices des escadres d'instruction, nos marins joignaient les données de l'expérience, expérience acquise aux cours des guerres incessantes du XVIIIe siècle. Ils savaient que les combinaisons tactiques, si savamment ordonnées qu'elles fussent par les chefs d'une escadre, ne valaient que par la

régularité et la ponctualité des manœuvres. Le maréchal de Puységur disait en ce temps-là, « qu'en voyant marcher deux armées l'une contre l'autre, il est aisé de juger suivant l'ordre et l'exactitude avec laquelle l'une et l'autre marchent, quelle est celle qui battra l'autre ». Ceci était surtout vrai pour une armée de mer. L'ancienne marine l'avait compris ; elle s'était efforcée de tout régler pour que le bon ordre ne cessât de présider aux batailles navales. Elle avait adopté, pour cette fin, le système des signaux imaginé par du Pavillon (un nom prédestiné), composé de morceaux d'étamine de couleurs variées, bleu, rouge, jaune, découpés en carrés ou en banderoles que l'on nommait pavillons ou flammes et qui se hissaient aux différentes vergues [1], système bien imparfait, surtout compliqué, mais qui néanmoins était fort utile [2].

L'ancienne marine avait aussi multiplié les prescriptions relatives à la bonne direction du combat : ne commencer le feu qu'au signal du général, se présenter à l'ennemi sous petite voilure, faire devant lui le moins de mouvements possible, naviguer en rangs serrés, ne canonner qu'à très petite portée, tirer lentement, sans précipitation, ne tenter l'abordage qu'avec l'autorisation de l'amiral, faire un feu bien nourri, mais par des coups tirés en salve et ajustés l'un après

1. Pendant la brume on se servait de signaux à coups de canon, ou bien de trompettes, cors, de tambours, etc..., pendant la nuit on employait des fusées d'artifices de diverses couleurs.

2. On destinait un mât particulier à chaque corps différent pour y faire les signaux qui concernaient tel ou tel corps. Il fallait trois ou quatre signaux pour un seul et même mouvement.

l'autre... Si vous parcourez les ordonnances de cette époque, remarquez comme elles sont sobres de phrases quand elles traitent du combat, avec quelle simplicité calme et fière elles indiquent au capitaine ce que l'honneur lui commande : s'approcher de l'ennemi à portée de pistolet et l'attaquer vergue à vergue, ne quitter son poste que si l'on est absolument désemparé, se défendre jusqu'à la dernière extrémité, brûler ou couler bas son navire plutôt que de se rendre, penser plus à la défense du pavillon des généraux qu'à la sienne propre « n'y ayant point d'action plus grande que celle de tout sacrifier pour soutenir l'honneur du pavillon ». Un jour viendra même, après la défaite du comte de Grasse en 1782, où on obligera l'amiral en chef à quitter la ligne de combat au moment de l'action et à passer sur une frégate, où il sera moins exposé à compromettre son pavillon, d'où il surveillera mieux son escadre, d'où ses signaux seront mieux aperçus [1]. Usage qui semblera pénible à l'amour-propre de plus d'un chef, car il lui ôtera la satisfaction d'être au poste le plus périlleux : « Vous connaissez, dira Suffren à ses capitaines la veille de son dernier combat, les nouveaux ordres du roi, croyez qu'il ne faut pas moins que cela pour m'empêcher de partager vos périls [2]. »

1. La raison de cette mesure vient du motif allégué par de Grasse, dans son mémoire justificatif, où on lit : « L'exécution ou le succès de mes ordres ne dépendait aucunement de moi. Tel est le sort de tout général d'armée navale. Fixé sur le pont de son vaisseau, il ne peut qu'ordonner. Il ne saurait, comme sur terre, se porter rapidement à l'aile attaquante ou attaquée, pour faire exécuter ses manœuvres. Il ignore même ce qui peut les empêcher ou les retarder. » *Mémoire* de Grasse, p. 4. (*Archives de la marine.*)

2. M. de Fabry, chef d'escadre, commandant de Toulon, écrivit au ministre ce sujet : « Le respect dû aux ordres du roi, en m'imposant le silence le plus

La tactique navale dont je viens d'esquisser les traits généraux avait pour caractéristique une extrême méthode dans l'exécution. Comment expliquer cette tendance si contraire à l'esprit de notre race ? Etait-elle, comme le prétendait Suffren, un effet de la timidité ? Je me refuse à le croire. Il faut en chercher la raison dans la situation de la flotte française vis-à-vis de son ennemie séculaire et acharnée, la flotte anglaise, ainsi que l'a montré l'amiral Jurien de la Gravière : « Les deux marines étaient alors, dit-il, sur le même niveau en fait d'instruction militaire et d'habitude de la mer ; elles avaient à un égal degré cette énergie puisée dans le sentiment de sa force, et ce n'était point sans péril qu'un excès de confiance pouvait laisser prendre quelque avantage sur l'ennemi. La victoire, si indulgente plus tard pour ces fautes généreuses, hésitait encore à les absoudre. Aussi le respect mutuel dont s'honoraient à bon droit les deux marines, avait-il créé cette guerre circonspecte et savante dans laquelle nos tacticiens balancèrent si longtemps la fortune de l'Angleterre. Entre vaisseaux qui se valaient, c'était la guerre la plus sûre [1]. » Mais vers les dernières années de l'ancienne marine royale, quelques marins, à l'exemple du héros de la mer des Indes, brûlaient d'affranchir la tactique navale des entraves de la science et des idées reçues. Une sorte d'école s'était formée, qui prônait un mode d'attaque plus brusque et plus vigoureux, soit l'a-

profond, ne peut m'empêcher de l'étonnement et c'est bien à regret que j'exécute les vôtres en faisant passer votre lettre au contrôle pour y être enregistrée. »

1. *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*, vol. I, p. 9.

doption en toutes circonstances de l'offensive. Elle avait pour principe qu'il est avantageux d'être l'agresseur, parce que cela laisse croire que l'on n'a rien à craindre et que cela inspire à la fois de la terreur à l'ennemi et de la confiance à l'équipage que l'on conduit. En pareille occurrence, disait-elle, votre plan causera de la surprise et votre adversaire ne pourra guère le pénétrer que dans le cours de l'action, alors qu'il sera trop tard pour chercher à rompre les mesures prises d'avance. Laissez faire, ajoutait-elle, le vaisseau qui tiraille de loin ; il ne vous fera jamais beaucoup de mal ; mais jetez-vous sur lui résolument et le plus promptement possible et faites tous vos efforts pour tirer le premier, quand vous serez près, car vous désemparerez en partie votre ennemi, vous lui détruirez du monde, vous l'étonnerez et vous le déconcerterez et la volée qu'il ripostera sera presque toujours mal pointée. La première bordée est la plus redoutable : tâchez de vous la réserver, persuadez-vous surtout qu'il est dangereux de plier si peu que ce soit, c'est encourager son adversaire, c'est décourager les siens [1]... Au combat dans l'Inde, du 12 avril 1783, la *Bellone* commit la faute de mettre en panne pour attendre l'ennemi qui tomba sur elle et l'accabla [2] ; quand son capitaine vint rendre compte à Suffren du résultat de l'action, il commença par annoncer la belle mort du neveu du Bailli, tué à son bord. « Ce n'est pas cela que je vous

1. *Le Manœuvrier*, de Bourde de Villehuet, p. 260-261.

2. A Ouessant, au contraire, d'Orvilliers fit de son arrière-garde son avant-garde pour aller à l'ennemi, au lieu de l'attendre, nous évitant ainsi beaucoup de désavantage.

demande, lui répondit brusquement Suffren. La frégate anglaise est-elle prise ? — Non, général. — Alors vous n'avez pas fait votre devoir. Retirez-vous ! »

Combattre de très près était aussi l'un des préceptes favoris des tacticiens d'autrefois. « C'est, disaient-ils, une nécessité à tout Français de lutter bord à bord, parce que la vivacité de la nation la rend toujours supérieure en mousqueterie et que l'on est plus en état de profiter de l'avantage qu'il y a d'aborder, quand l'occasion se présente. »

L'abordage! voilà pour les nôtres le meilleur argument, celui qu'ils préféraient comme le plus décisif et aussi comme le plus crâne. Quand le signal qui l'ordonnait montait au mât de l'amiral, les cœurs frémissaient d'impatience, les gabiers se hâtaient de suspendre au bout des vergues les grapins de fer destinés à s'accrocher dans les cordages de l'ennemi, et quand les deux vaisseaux s'accostaient, il fallait retenir les plus hardis, toujours nombreux, qui auraient sauté à bord, avant que le feu des fusils et des grenades lancées des hunes eût fait déserter les gaillards et les dunettes. Toutes les fois que la générale était battue, annonçant le combat, on se préparait à l'abordage : il était recommandé d'y accoutumer l'équipage « en lui en parlant continuellement », en l'excitant par l'appât du pillage « qu'il faudra permettre jusqu'à un certain point », en lui montrant que cette façon d'en finir est non seulement plus expéditive, mais souvent moins meurtrière, surtout pour celui qui aborde..... Mais l'abordage, si prisé de nos marins, n'était pas toujours pos-

sible. Il restait une manœuvre de circonstance et c'était bien réellement le canon qui décidait du sort des batailles.

La renommée de nos tacticiens s'était si bien répandue hors de France, que les rois de Suède, de Danemark et de Naples, envoyèrent de jeunes officiers pour s'instruire à notre école [1]. Nos ennemis eux-mêmes ne purent s'empêcher de rendre hommage à la science de nos marins. A Ouessant, ils se montrèrent surpris, autant de la « vivacité de notre feu que des manœuvres supérieures » de M. le comte d'Orvilliers. « Quand on nous signala de quitter le combat, ajoute le capitaine anglais Stuart du vaisseau *le Berwick*, les Français se reformèrent immédiatement en une ligne complète de bataille, ce que la flotte anglaise n'a pu aucunement faire [2]. » Cette appréciation, confirmée par celle de sir Lindsey, le commandant du *Prince-George* et par celle de l'amiral Keppel lui-même [3], est bonne à retenir. Quand on la rapproche de l'opinion des Anglais sur les belles manœuvres exécutées plus tard par Guichen, en présence de Rodney [4], ou par des Touches à la Chesapeake, on se convainct aisément que vers la

1. *Essais*, du chevalier de la Serre, p. 320.

2. *Evolutions de* 1778-1779. Manuscrit de Nicolas Fournier de Clusine, secrétaire de la majorité de l'armée navale. Bibliothèque de la marine à Toulon. Documents fort intéressants.

3. Voir plus haut le chapitre IV.

4. Les manœuvres de Guichen du 10 mai au 19 mai 1780, en présence de Rodney, ont été très instructives pour la manière d'observer un ennemi, de se tenir en position, et de profiter des fautes qu'il pouvait faire, sans donner prise sur soi-même.

fin de l'ancien régime, la marine royale comptait nombre de tacticiens de mérite, supérieurs même aux officiers de la grande marine britannique. Tel est du moins le témoignage d'un Anglais, John Clerk, qui écrivit en 1782 un essai de tactique navale : « Les Français, nos ennemis, ont acquis une connaissance plus parfaite, adopté quelque nouvelle méthode que nous n'avons pas d'évoluer de grandes escadres, ou à laquelle nous ne faisons pas assez attention, tandis que, de notre côté, nous avons continué de suivre une ancienne routine que l'expérience plus raffinée des modernes aurait dû nous faire rejeter. »

Malgré tout, cette supériorité nous a peu servi au cours de la dernière guerre de la monarchie : les batailles rangées y ont été, presque toutes, très indécises et relativement peu meurtrières ; nous n'avons eu de succès vraiment décisifs que dans les combats particuliers, là précisément où la tactique était à peu près inutile. On a prétendu à ce propos que la tactique d'alors était trop savante ; c'est trop compliquée qu'il aurait fallu dire : elle voulait tout prévoir, tout indiquer, tout régler à l'avance, elle multipliait les prescriptions. De là deux défauts graves : elle était confuse et elle ôtait aux capitaines toute habitude de l'initiative. Par contre-coup, ces capitaines, accoutumés à ne rien prendre sur eux, se trouvaient désorientés dès que l'éloignement, la fumée ou toute autre cause leur cachaient la vue des signaux de l'amiral.

Une tactique navale doit être simple, elle doit fixer des règles générales en petite quantité, elle doit res-

treindre autant que possible le nombre des formations, elle doit réduire au minimum les évolutions et les signaux qui leur sont nécessaires. C'est l'idée qui prévaut de nos jours.

CHAPITRE XVI

LE BUDGET

Afin de pourvoir aux dépenses de la flotte, le ministre, secrétaire d'État de la marine, remettait au secrétaire d'État de la finance, dans les derniers mois de chaque année, un *projet par aperçu* des fonds nécessaires pour le service de l'année suivante. Le ministre de la marine, comme d'ailleurs ses autres collègues, était ordonnateur dans son département. Quand les fonds demandés avaient été accordés par le roi, le ministre de la finance donnait au garde du trésor royal l'ordre de verser par mois, au trésorier général de la marine, les sommes attribuées.

Le projet par aperçu pour l'année 1790 se montait à 40.500.000 livres, dont 10.500.000 étaient destinées aux besoins des colonies; 30.000.000 étaient donc nécessaires pour le seul service de la marine royale. Ce budget est tracé avec une clarté parfaite. Dans le but de faciliter le travail des personnes chargées de vérifier les comptes, afin de leur éviter de descendre « au détail infime d'une nomenclature immense », on y a

adopté une classification qui rend fort aisée la lecture de ce document. Trois chapitres principaux le divisent : 1° les dépenses fixes, comprenant la solde des officiers de l'armée de mer et des employés, le service des chiourmes et des hôpitaux ; 2° les dépenses variables, c'est-à-dire les constructions navales, les radoubs, l'entretien du matériel, l'approvisionnement ; 3° les colonies [1]. Le détail des principaux articles ne manque pas d'intérêt, par la comparaison qu'on en peut faire avec nos dépenses actuelles de la marine, qui sont sur le point d'atteindre 250 millions.

DÉPENSES FIXES

Etat-major de l'armée de mer, 1.975 officiers et élèves.	2.697.400
Suppléments	203.479
5.592 canonniers-matelots avec leurs 162 officiers	1.819.070
Officiers des directions de port, aumôniers, service des classes, etc.	1.029.359
Officiers d'administration, 482 personnes, dont 147 officiers et 335 commis. . . .	992.381
Service de santé : 264 employés	228.560
Prévôté de la marine : 121 employés . . .	94.300
Gardiens, portiers	429.808
Dépense du ministère, etc.	1.131.680
Vacations, conduites	400.000
A reporter.	9.026.037

1. Nous possédions alors : la Martinique, la Guadeloupe, Guyane, Saint-Pierre et Miquelon, le Sénégal, Comptoir de l'Inde, Bourbon, Saint-Domingue, Sainte-Lucie, Tabago, Ile de France.

Report. . . .	9.026.037
Frais de bureau dans les ports, loyer de maisons occupées par la marine. . . .	892.729
Entretien des bâtiments civils.	675.000
Solde des consuls à l'étranger	537.980
Hôpitaux	500.000
Chiournes	1.650.000
Total.	13.281.746

DÉPENSES VARIABLES

D'après des bases posées en 1786, les forces navales de la France avaient été fixées à 291 bâtiments de guerre, dont 81 vaisseaux, 81 frégates, 81 corvettes et 40 flûtes ou gabares; mais le roi avait décidé, depuis, que les sept neuvièmes seulement de ces forces, c'est-à-dire 63 vaisseaux et autant de frégates, seraient prêts à tenir la mer. Le renouvellement des bâtiments usés s'établissait sur une évaluation de durée égale à dix ans pour les vaisseaux et douze ans pour les frégates. Sur ce pied, il était nécessaire de mettre en chantier chaque année 6 vaisseaux et 5 frégates.

Nous voyons, en conséquence, le projet pour 1790 porter la mention suivante :

Construction de 6 vaisseaux et 5 frégates .	7.838.978
Radoubs de 6 vaisseaux, 6 frégates, 6 corvettes	1.650.900
A reporter.	9.489.878

Report.	9.489.878
Entretien des navires désarmés, bâtiments de servitude dans les ports, dépérissement des agrès, etc.	2.055.500
Armement des 36 bâtiments des stations navales	4.873.776
Approvisionnement d'artillerie.	300.000
Total. . . .	16.718.254

Si l'on excepte l'artillerie, à laquelle il était accordé une somme de 300.000 livres, on voit qu'il n'est point question d'approvisionnement; du reste, on demandait pour faire face à ce service et pour compléter le nombre des bouches à feu, un fond extraordinaire de 1.700.000 livres [1], ce qui portait réellement le compte de la marine à 31.700.000 livres.

Mais je me hâte d'ajouter que l'esprit d'ordre et de méthode qui a présidé à l'établissement du budget en question, et qui a si clairement fourni les indications relatives à telles ou telles dépenses, n'a pas préservé ce document d'un vice assez commun aux documents de ce genre : ses prévisions sont fort au-dessous de la réalité. 31 millions ne suffiront évidemment pas à faire face aux dépenses de la marine de l'année 1790. Déjà, pour les années précédentes, on s'était flatté de ne pas dépasser cette somme : l'expérience a prouvé qu'on n'y réussissait pas. Du 1er janvier 1784 au 1er septembre 1789, en

1. A la fin de l'année 1789, il manquait encore plus de 900 pièces d'artillerie pour compléter l'armement des vaisseaux existants. Cette dépense se monte à un million de livres. les 700.000 livres restantes sont demandées pour approvisionner les ports de munitions.

cinq années de paix, le département a coûté réellement 380.683.136 livres [1], ce qui donne une année commune de 63 millions de livres, sur lesquels la marine a absorbé 40 à 45 millions, les colonies prenant le reste, soit 18 à 20 millions. Pendant les cinq années de la guerre d'Amérique, la dépense est montée à 160 millions de livres en moyenne [2]. A ces sommes déjà élevées, il convient d'ajouter celles que les provinces du royaume, renouvelant leur générosité d'autrefois, ont versé en 1782 et 1783 pour l'accroissement de la flotte [3]. La province de Bourgogne a fait don d'un million pour la construction d'un vaisseau, qui s'est appelé *les Etats-de-Bourgogne*, les autres provinces ont donné des vaisseaux ou frégates qui portent leur nom : *le Flamand*, le *Bordelais ;* Marseille a donné un million, la ville de Paris 800.000 livres, les six corps de métier 600.000 livres, les maçons 10.000, les horlogers 12.000, les graveurs 4.000, les fripiers 50.000, les limonadiers 10.000, etc... Malgré ces subventions particulières, le département de la marine a toujours été bien au delà de ce qu'on lui

1. Paul Boiteau. *La France en* 1789, et Malouet. *Rapport à l'Assemblée nationale.*

En 1784 on a dépensé		63.624.996
1785	—	62.911.920
1786	—	52.728.829
1787	—	69.272.986
1788	—	82.525.475
1789	—	49.287.186

2. La guerre d'Amérique avait coûté 1.200 à 1.400 millions.

3. Quand Bœhmer, le joaillier de la couronne alla, en 1785, proposer à la reine son *collier* de 1.600.000 livres, ce fameux collier qui devait, plus tard, donner lieu à de si tristes scandales, Marie-Antoinette avait répondu qu'elle avait assez de diamants, que cette somme énorme serait mieux employée à la construction d'un vaisseau.

a fixé. Cet excédent de dépenses n'a été justifié qu'une seule fois, en 1787, où des préparatifs de guerre ont été faits inopinément lors de l'invasion de la Hollande par la Prusse, préparatifs qui ont coûté 13 millions. Au cours des autres années, la nécessité de pourvoir à des besoins imprévus ne s'est pas présentée, et il ne faut imputer l'excès de dépenses qu'à l'insuffisance des prévisions.

Dès l'année 1783, Necker s'était plaint des lacunes qui existaient dans les demandes de fonds formées par la marine, et si, comme on l'a vu précédemment au chapitre sur l'administration, il ne suspectait pas la probité des administrateurs, il ne pouvait laisser passer sans protester les inexactitudes de leur comptabilité. « Il paraît nécessaire, disait-il, que le ministre de la marine fournisse à Sa Majesté des états plus détaillés, plus renseignés, plus capables de guider les dispositions de la finance et de mettre les deux départements en état de se concerter sur des arrangements possibles pour l'avenir. » Les successeurs de Necker firent entendre de semblables doléances. Le maréchal de Castries le prit de très haut vis-à-vis des contrôleurs généraux et défendit vivement son administration. Mais, sans doute, il n'agissait ainsi que pour épargner à son amour-propre le désagrément d'être gourmandé par un collègue : il savait mieux que personne à quoi s'en tenir, lui qui écrivait à ses intendants, le 14 janvier 1785, la lettre suivante : « En m'occupant, Messieurs, des moyens de fixer les dépenses de la marine, j'ai remarqué que les bureaux ne pouvaient m'en donner aucun

pour connaître celles de la construction, du gréement et de l'armement des vaisseaux, frégates et autres bâtiments du roi ni celles des grands et petits radoubs. Mon intention est de savoir, aussi sûrement qu'il sera possible, la dépense à faire : 1° pour construire la coque de chacun des bâtiments; 2° pour le gréement et l'armement de ces navires, non compris les vivres, les appointements sur lesquels j'ai des notions exactes; 3° pour les radoubs grands et petits. »

Si l'on ignore tant de choses dans les bureaux du ministre, comment s'étonner que les prévisions budgétaires soient au-dessous des besoins réels? Comment, par suite, s'étonner qu'au 1er janvier 1790, il reste dû sur les exercices antérieurs une somme d'environ cinquante millions de livres?

Mais l'existence de lourdes dettes n'était pas un mal particulier au département de la marine. De 1776 à 1785, il s'était accumulé un arriéré de douze cents millions, dont quatre cent cinquante seulement avaient été appliqués aux besoins de la guerre et au rétablissement de la marine. Le déficit était partout. Déjà le peuple, ce grand enfant qui ne raisonne ni ses affections ni ses haines, venait de donner à l'infortunée Marie-Antoinette le surnom de *Madame Déficit*.

CHAPITRE XVII

LES TRADITIONS, LES USAGES

A la poupe des vaisseaux de guerre flottait le pavillon blanc. C'est à tort que l'on parle du pavillon fleurdelysé comme pavillon de l'ancienne monarchie. Les dessins ou peintures, qui souvent parsèment de fleurs de lys d'or les pavillons de guerre, commettent une erreur. Voyez à Versailles les peintures du temps, toutes placent à la poupe un pavillon blanc. A l'exposition navale de Londres en 1891, on pouvait voir une quantité de tableaux de l'époque représentant des batailles navales : sur nos navires le pavillon était toujours tout blanc. Les ordonnances d'ailleurs ne prononcent que le mot de pavillon blanc. Si donc il y a eu parfois des pavillons ornés d'un semis de fleur de lys ou de l'écusson royal, c'étaient ou des pavillons de fantaisie ou des pavillons arborés en l'honneur du roi ou d'un prince royal. Mais ce qu'on appelait « l'ordinaire de France » était tout blanc[1].

1. Quelques auteurs ont voulu expliquer l'adoption de la couleur blanche sur les enseignes françaises, par la dévotion de Louis XIII pour la sainte Vierge,

Le pavillon national restait hissé du lever au coucher du soleil. Les règlements sont muets sur le cérémonial qui présidait à sa mise en place et à sa rentrée. Cependant comme un coup de canon de diane était tiré le matin et un coup de canon de retraite le soir, le pavillon était en définitive manœuvré avec une certaine solennité. Peut-être l'équipage poussait-il en même temps le cri de « vive le roi, » car il est dit quelque part que ce cri était « usité le matin et le soir [1] ».

Les navires marchands « sujets de Sa Majesté » devaient témoigner leur respect au pavillon de guerre en amenant devant lui une partie de leurs voiles hautes et en pliant leur propre pavillon [2]. Quant aux vaisseaux du roi, ils ne devaient plier leur enseigne que devant le pavillon blanc de l'amiral, toujours arboré au sommet du grand mât de son navire; rencontraient-ils des vaisseaux étrangers, ils ne devaient en aucune circonstance toucher à leur pavillon pour répondre à une marque de courtoisie : « Le salut du pavillon plié est humble,

sous la protection de laquelle il mit la France, mais cette raison n'est pas suffisante, car à bord des galères l'étendard fut rouge semé de fleurs de lys d'or. Voir les ouvrages suivants : de Bouillé. *Les drapeaux français.* — Desjardins. *Le drapeau français.*

Le pavillon royal était blanc semé de fleurs de lys d'or et orné au milieu des armes du roi couronnées, avec supports de deux anges.

1. L'Assemblée nationale décréta, le 24 octobre 1789, qu'au simple cri de *Vive le roi*, usité le matin et le soir et dans toutes les occasions importantes, on substituerait celui de *Vivent la nation, la loi et le roi.*

2. Les navires marchands qui, jadis devaient porter à leur poupe un pavillon bleu à croix blanche, avaient été autorisés, en 1765, à porter le pavillon blanc en y joignant une marque apparente et quelconque qui pût les distinguer des navires du roi « pour remplacer une foule de pavillons divers que les restrictions des ordonnances avaient fait naitre ». Un pavillon marchand était rouge à fleurs de lys, un autre à bandes horizontales blanches et bleues.

dit l'*Encyclopédie ;* si on l'amène tout bas, il est de la plus grande humilité et même avilissant, aussi les nations ne se soumettent pas à cette manière de saluer » ; elles avaient, en effet, admis déjà l'usage de saluer à coups de canon, salut beaucoup plus « majestueux », ajoute l'*Encyclopédie.* Mais la question délicate était de savoir qui, dans une rencontre de navires, devait commencer à tirer les salves d'artillerie. Le principe d'égalité des pavillons n'avait pas encore prévalu, les Anglais notamment avaient affiché la prétention d'être toujours salués les premiers et, dans l'impossibilité d'établir un règlement de préséances internationales, l'échange de politesses entre les marines européennes n'allait pas sans soulever de grosses difficultés.

Il y avait des catégories d'États et des mesures particulières pour chacune d'elles. Les « places des roys », les places d'Espagne, de Savoie, les navires des « moindres » États et de Malte avaient des traitements différents. Les instructions remises aux capitaines détaillaient donc avec précision les procédés à employer vis-à-vis des étrangers : « Vous saluerez, disait le ministre tous les vaisseaux des têtes couronnées portant un pavillon ou autre marque de commandement. Cependant vous ne saluerez pas les vaisseaux anglais quelque pavillon qu'ils portent et vous ne leur demanderez pas le salut. Il en sera de même pour les places de la domination du roi d'Angleterre, si vous êtes obligé d'y entrer. A l'égard des vaisseaux particuliers du roi d'Espagne, vous n'en exigerez pas le sa-

lut, Sa Majesté ayant jugé que, pour prévenir les discussions qui pourraient survenir à l'occasion des saluts, il était à propos que, dans les circonstances présentes de l'étroite union et de l'alliance des deux couronnes, les commandants des escadres et des vaisseaux de l'une et de l'autre qui porteraient des pavillons égaux ne se demandassent et ne se rendissent aucun salut. » Ainsi nous nous abstenions de saluer les Espagnols et les Anglais, les uns parce qu'ils étaient nos alliés, les autres parce qu'ils étaient nos rivaux héréditaires.

C'est d'ailleurs à l'abolition des saluts en pleine mer que tendaient les puissances maritimes, ainsi que le stipule un traité entre la France et la Russie du 11 janvier 1787 : « Les hautes parties contractantes sont convenues de déclarer qu'à l'avenir les saluts n'auront plus lieu ni en mer ni à l'entrée des ports, entre les vaisseaux des deux nations, de quelque espèce qu'ils soient et quel que soit le grade des officiers qui les commandent. »

L'aspect général des navires de guerre à la veille de la Révolution était fort satisfaisant, en dépit des couleurs un peu contrariées dont on peignait la coque : le fond de celle-ci était blanc, coupé vers la flottaison et vers le plat-bord par des bandes noires, les lignes de batterie étaient jaune chamois, les sabords rouges, l'entourage de la dunette bleu clair. Dans ce bariolage le rouge dominait; on en recouvrait les affûts des canons, les cabestans, les râteliers et les divers accessoires de la manœuvre. La mâture était élégante et gracieuse. Aux jours de fête, les vergues « s'empavillon-

naient », puis sur les côtés du navire, sur son arrière, sur l'entourage des hunes, à *bâbord* comme à *stribord*[1], on établissait les pavois, longues bandes de drap ou de toile, de couleur bleue, parsemées de fleurs de lys jaunes.

Les vaisseaux péchaient toutefois par la tenue intérieure, peu en harmonie avec ces élégants dehors. La propreté extrême, qui n'est pas seulement une coquetterie de nos navires modernes, qui est aussi la sauvegarde de la santé et de la vie du personnel, était alors inconnue sur nos flottes. Je me hâte d'ajouter qu'elle était également ignorée sur la plupart des flottes des autres nations. Quand l'escadre espagnole était venue à Toulon au début de la guerre de la succession d'Autriche, elle avait stupéfait les autorités du port par le délabrement de ses navires. On y manquait de tout, « les équipages n'avaient qu'une chemise pourrie sur le corps[2] ». Sans arriver à un pareil état, nos navires laissaient souvent à désirer. D'après les usages admis on ne procédait à la toilette des bâtiments que le dimanche, lorsqu'il faisait beau. Les autres jours on lavait les gaillards, quelquefois la batterie haute, sans pour cela dépendre les hamacs où couchaient les hommes. Un matelot, paraît-il, se fût cru aux galères si on eût exigé de lui plus de soins, si on l'eût obligé à mieux entretenir la batterie ou le faux pont qui était tout son logement. L'auteur à qui j'emprunte ces détails, imprimés en 1818, ajoute : « Le dernier marin d'au-

1. On disait *stribord* et non *tribord* comme de nos jours.
2. Brun, *Guerres maritimes*, vol. Ier, p. 288.

jourd'hui rirait de pitié en voyant un vaisseau organisé et mené comme en ce temps-là[1]. » Il est juste de constater que les mœurs du XVIIIe siècle étaient fort arriérées quant à l'arrangement des habitations. On ne cherchait même pas toujours à se donner ses aises en son propre logis. La société d'alors aimait le luxe extérieur ; la magnificence était pour elle un des signes et comme une des conditions du rang, mais elle n'attachait aucune importance aux satisfactions du bien-être, elle méprisait le confortable que l'imitation de l'Angleterre introduisit plus tard[2]. « Allez à Versailles, dit Albert Duruy, faites-vous montrer dans les combles du château les taudis où logeait la première noblesse du royaume, vous serez moins étonné que l'on trouvât tout naturel encore de faire coucher deux soldats dans le même lit[3], » et vous serez moins surpris ensuite que la tenue des vaisseaux ne fût point parfaite.

Les conseillers du maréchal de Castries avaient pourtant senti les vices de notre organisation maritime et avaient tout fait pour les réformer. Le temps seul avait manqué à leur œuvre pour en consacrer le solide mérite. Ordre, tenue, discipline, instruction du personnel, ils avaient tout visé dans leur code, améliorant ici, inaugurant ailleurs. Ils avaient, par exemple, en ce qui concerne l'assainissement des navires, édicté toute une série de prescriptions efficaces. Les cales et faux-ponts devaient être chaque jour lavés,

1. De Boisgenette. *Considérations sur la marine*. Paris, 1818, p. 56.

2. *Mémoires*, du comte de Ségur, t. Ier.

3. *L'Armée royale en* 1789, p. 137.

grattés et « parfumés avec du genièvre, du vinaigre ou de la poudre à canon » ; les futailles à eau douce entretenues et visitées souvent; les hamacs, au lieu de demeurer suspendus à leurs crocs dans les profondeurs des faux-ponts, devaient être roulés en forme de boudins et placés pendant le jour sur le haut de la muraille du navire où ils étaient à l'air, servant de défense contre la mousqueterie et ajoutant à l'ornementation générale par leur blancheur et leur arrangement symétrique.

Les progrès poursuivis sur la fin de l'ancien régime du côté de la bonne tenue intérieure des navires coïncidèrent, d'ailleurs, avec la pratique admise de réserver les bâtiments de guerre pour le seul service du roi. Jadis les négociants des ports de commerce obtenaient la location de frégates ou de corvettes qu'ils armaient au long cours. Ces prêts avantageux pour le trésor de l'Etat, si souvent en détresse, avaient des inconvénients multiples. En 1772, le ministre avait refusé de louer la frégate *la Sultane* à des armateurs de Marseille : « L'intention de Sa Majesté, leur avait-il écrit, est que ses vaisseaux et autres bâtiments ne soient armés que pour des motifs qui regarderont directement son service. » Ce fut le dernier mot à ce sujet de l'administration maritime; et le commerce qui acquérait du reste de l'étendue et de la prospérité ne songea plus à ces sortes d'emprunts[1]. La destination des vaisseaux de la

1. Une frégate était louée 2.000 livres par mois. Brun, *Guerres maritimes*, vol. I, p. 510. — Pour se procurer des fonds Maurepas, pendant la guerre de la succession d'Autriche, fit payer au commerce un droit d'escorte pour la protection des convois. — Ordonnance du 14 mai 1745.

marine royale demeura depuis lors exclusivement militaire.

Les officiers occupaient, comme de nos jours, l'arrière du bâtiment, laissant la partie de l'avant à l'équipage. Les logements de l'état-major n'occasionnaient pas de grands frais d'installation; seuls, les commandants, les officiers en second et les deux lieutenants les plus anciens avaient des chambres à panneaux de bois, les autres logeaient dans des chambres ou « soutes » aux cloisons de toile. Le mobilier en était rudimentaire, un lit, une chaise, une armoire, un bureau, dit « bonheur du jour ». Pour les salles à manger, on concédait aux officiers une table et des bancs « pour l'accompagner ». Les commandants ne recevaient même que cette table et les sièges qui lui convenaient, « devant se fournir à leurs frais de tous autres meubles à leur usage ». Mais les officiers paraissaient s'accommoder assez mal de leurs aménagements, car les ordres les plus exprès étaient fréquement renouvelés par le ministre de ne rien changer aux dispositions arrêtées par les plans et devis de construction[1]. Depuis 1786, le commandant n'était plus chargé comme jadis, de nourrir les officiers : on avait reconnu les inconvénients de ce système qui donnait lieu à des discussions intempestives, à des froissements, et qui « tendait à rendre les commandements trop onéreux pour la plupart des officiers et en mettait plusieurs dans l'impossibilité de

1. Dans un armement de 1741, M. Bompart, commandant d'une frégate, n'ayant exigé aucun changement, fut cité et loué comme une chose rare.

s'en charger[1] ». Les commandants avaient une table différente de celle des officiers; les élèves avaient aussi la leur, qu'ils partageaient avec les volontaires. Chaque officier dirigeait à tour de rôle le service de la table sous le nom de chef de gamelle. C'est ainsi que les choses se passent encore de nos jours.

Les mouvements intérieurs d'un navire, exercices, branle-bas ou autres, étaient indiqués par le tambour[2], les différentes manœuvres par le sifflet. Quand, par hasard, une manœuvre était dure, que les bras étaient fatigués, qu'il était besoin d'un dernier coup de force pour hisser une voile ou pour lever une ancre, on entendait le capitaine crier « *charivari* ». — « Pour qui ? » demandait une voix de l'équipage. — « Pour le commandant qui a une perrupe aussi, » répondait une seconde voix et aussitôt de toutes parts, de toutes les bouches, les plaisanteries, les épigrammes pleuvaient sur le commandant, sur ses habitudes, sur sa sévérité, même sur la vertu de sa femme. C'était un brouhaha insoutenable, où chacun criait et vociférait, s'ingéniant à finir les phrases par une rime en *i*. Cette pluie de quolibets et de lazzis durait jusqu'à ce que la manœuvre fût achevée, et presque toujours elle l'était rapidement, car ce droit à la raillerie, cette autorisation d'irrespectueuses facéties, cette revanche des subordonnés sur les

1. Préambule du règlement sur le traitement des officiers à la mer du 1er janvier 1786. — Le 2 juillet 1782, Suffren demandant des rechanges et de l'argent au gouverneur de l'Ile de France, écrivait : « Les capitaines me désolent pour leurs tables. »

2. Lettre de la Cour du 15 octobre 1786. On tirait au branle-bas du matin le coup de canon de diane.

supérieurs donnaient du cœur aux moins courageux. Singulière coutume en vérité où la discipline ne devait guère trouver son compte, où les officiers devaient, ce semble, perdre un peu de leur prestige et parfois souffrir dans leur amour-propre.

L'officier de la marine royale était, je l'ai dit, enclin à montrer une certaine morgue. Mais ce défaut n'allait pas sans une qualité précieuse et qui pouvait le racheter, la fierté dans le caractère. Il suffit pour s'en convaincre de jeter les yeux sur les correspondances officielles conservées dans les archives de la marine ou des ports. Aucune lecture n'est mieux faite pour inspirer l'estime de ces marins d'autrefois. Leurs beaux sentiments éclatent à chaque ligne. Dans leurs lettres ou dans leurs rapports, quelle qu'en soit la portée, rien de ce qu'ils écrivent n'est banal. Encore que tourmenté, leur style a toujours grand air, il est bien le reflet de leur personne. D'Orvilliers, ayant vu périr son fils dans l'épidémie qui décimait son escadre, adressait au ministre une page émue qui débutait par ces mots : « Le Seigneur m'a ôté tout ce que j'avais dans ce monde, mais il m'a laissé la force de terminer cette campagne et le plus grand désir que ce soit à votre satisfaction[1]. » Le ton se maintient toujours élevé dans les relations écrites, échangées entre inférieurs et supérieurs. La distance hiérarchique, qui les sépare les uns des autres, paraît comme diminuée ; si quelques galons ou broderies les différencient dans leur uniforme, suivant leurs grades réciproques, ils n'en

1. 2 août 1779. (*Archives de la marine.*)

demeurent pas moins gens du même monde qui, la plume à la main, retrouvent leur égalité sociale et peuvent échanger toutes leurs idées sans contrainte. Voyez d'abord la formule de salutations qu'emploie le ministre chaque fois qu'il écrit à ses subordonnés : « J'ai l'honneur d'être, messieurs, avec un sincère attachement votre très humble et très obéissant serviteur... » Oh ! l'aimable courtoisie à présent perdue[1] ! Voyez ensuite les réponses qu'il reçoit et celle-ci entre mille... « Les observations, les réflexions que j'ai eu l'honneur de vous faire ont été dictées par mon zèle ; chacun a sa façon de voir, car on ne peut maîtriser ses opinions, nulle complaisance ne fera varier la mienne, surtout quand je la croirai contraire au bien du service. » Ainsi parle l'intendant de Toulon, M. de Lombard[2]. Son successeur Malouet n'est pas moins pénétré de son devoir de tout dire : en 1785, à propos de l'ordonnance nouvelle sur les classes, voici ce qu'il écrit au ministre : « En vous exposant mes sentiments, je crois, Monseigneur, vous rendre ce que je vous dois. Quoique vous ne me demandiez pas mon avis, il me semble que dans un nouveau système d'administration, il importe au ministre, non seulement d'être obéi, mais encore de connaître l'esprit et les dispositions de ceux qui obéissent, afin qu'il puisse distinguer les difficultés qui naissent de la chose même ou les obstacles de la mauvaise

1. Un de nos ministres récents a supprimé dans la correspondance de tout son département la formule de salutations très banale qui terminait chaque missive. Ce ministre était certes un utilitaire, était-il bien dans la tradition française ?

2. Lettre du 17 février 1779. (*Archives de la marine.*)

volonté et de l'intérêt personnel. » N'est-ce point là le langage de l'homme indépendant qui se confie en toute liberté au chef dont il dépend, pour lui dévoiler son entière pensée? Remarquez maintenant avec quelle fierté ce même intendant riposte aux reproches du ministre : « Vous voulez bien adoucir vos reproches en reconnaissant la pureté de mes intentions; cependant elle serait moins facile à justifier si j'avais osé, comme vous le paraissez croire, changer vos états de distribution selon ma volonté. Je n'ai point de volonté, Monseigneur, à opposer à celle du roi et à celle de son ministre[1]. » Ce ton plein de noblesse, où se montre une éducation si parfaite, n'est point spécial à tel ou tel personnage, il est habituel à messieurs du grand corps. Lisez cette lettre écrite au maréchal de Castries, le 30 octobre 1781, par le lieutenant de vaisseau de Grandchain qui, proposé pour le grade de capitaine après un combat dont il avait grandement assuré le succès[2], se trouvait injustement laissé de côté : « J'ai résigné sans regret les emplois dont j'étais chargé en des mains plus habiles et dont les services seront sans doute plus agréables et mieux récompensés que les

1. Lettre du 5 mars 1785. (*Archives de la marine.*) Voici une autre lettre de Malouet très caractéristique : « Ce n'est pas mon intérêt, mais celui du service et le vôtre même, j'ose le dire, qui me font examiner et discuter des inconvénients dont je ne suis pas responsable. Ce n'est pas ma volonté que je peux opposer à la vôtre. J'ai assez vécu avec les hommes et les affaires pour savoir que toute difficulté déplait, et qu'un subordonné ne peut se permettre en ce genre que ce que la raison et le devoir lui commandent. J'ajoute maintenant, Monseigneur, que quand j'en serai à l'exécution, il ne tiendra pas à moi que tout inconvénient disparaisse et qu'il n'y en aura sûrement aucun de mon fait. »
(15 février 1785.)

2. Celui de des Touches contre Arbuthnot, en 1781.

miens. Une récompense tardive et qu'on regarderait comme arrachée par l'importunité ne serait pas un dédommagement pour moi, et je n'aspire qu'au moment où, ayant renoncé à tous les honneurs militaires, je n'aurai plus qu'à faire des vœux, en bon citoyen, pour que tous les officiers qui, à différentes époques, ont été mieux traités que moi, servent le roi avec autant de zèle et, j'ose ajouter, aussi utilement que moi. » Il y a certes du dépit et de l'amertume dans cette missive, il s'y trouve aussi de la fierté, et le ministre qui la recevait n'en savait pas mauvais gré à son auteur [1].

Le respect n'exclut pas la dignité chez l'inférieur, il constitue même la véritable dignité de l'obéissance. La bienséance des rapports, établis entre tous les degrés de la hiérarchie, autorisait une franchise de langage presque complète chez le subordonné. Jugez-en d'après cette lettre écrite, le 18 décembre 1778, par Suffren commandant le *Fantasque* à son propre chef, le comte d'Estaing : « Autant je serais éloigné de donner des avis à un général, autant je crois qu'il est du devoir d'un bon citoyen de faire part des idées qu'il croit utiles au bien de l'Etat, surtout à un général qui m'a témoigné de la confiance, de la bonté et à la gloire de qui je m'intéresse. »

Remarquez, avant de poursuivre, que dans ces lettres Suffren comme Granchain parlent de leurs devoirs de « bons citoyens ». C'est qu'en effet ils approchent de

1. « Sa Majesté, lui répondit le maréchal de Castries, ayant remarqué le ton amer de votre lettre a jugé à propos de remettre à un autre temps l'examen de vos prétentions. Je suis fâché que vous ayez mis cet obstacle à ma bonne volonté pour vous et à votre propre satisfaction. » (Versailles, 25 novembre 1781.)

l'heure où va éclater la Révolution : les aristocrates officiers du roi sont devenus des citoyens, le royaume est devenu la nation ; on lance à Brest un vaisseau que l'on baptise *le Citoyen ;* les idées et les mots de liberté, d'égalité, de civisme sont en vogue dans la marine comme ils le sont même parmi les gentilshommes et le clergé. Résultat souhaité par les uns, redouté par les autres, en tout cas résultat prévu de la guerre d'Amérique où la meilleure noblesse de France est allée porter le secours de son épée à des bourgeois révoltés contre l'aristocratie et le roi d'Angleterre. « Par les souvenirs mêmes de cette guerre et par les impressions qu'il y avait puisées, le corps des officiers de la marine était en général partisan des idées nouvelles, mais en même temps ses sympathies n'étaient pas douteuses pour un prince dont le règne et la protection déclarée avaient relevé sa gloire, au point qu'elle éclipsait alors celle du corps des officiers de terre[1]. » Dans les ports comme dans tout le royaume les esprits étaient en fermentation ; si on n'y croyait pas encore à une révolution, on s'y occupait beaucoup d'abus à détruire, de réformes à opérer[2]. Le ministre de la marine ne voyait pourtant pas d'un bon œil cette agitation ; ayant su que quelques officiers « capitaines ou lieutenants de vaisseau faisaient partie à Toulon d'une société où étaient des négociants et des bourgeois pour y lire les papiers publics, il leur avait fait exprimer le désir de les voir

1. Léon Guérin. *Histoire de la marine contemporaine*, p. 70.

2. Aubertin. *L'esprit public au* XVIIIe *siècle*, p. 489.

discontinuer cette espèce de club[1]. » Lisez bien le *désir* et non la *défense* expresse. Le ministre sentait sans doute qu'il est des courants qu'on ne peut pas remonter[2]. Parmi les marins qui embrassèrent avec ardeur la cause de la Révolution deux ont une place à part, d'Estaing et Kersaint. Ils partageaient (le premier surtout) l'illusion généreuse de ceux qui voulaient diriger et contenir le mouvement; l'un et l'autre devaient apprendre aux dépens de leur vie que ni les services rendus à la patrie, ni les blessures reçues pour sa défense ne protègent des fureurs d'une tyrannie aveugle et leur tête roula sur l'échafaud...

Je reviens encore à cette élévation du caractère qui donne aux officiers une attitude si digne, car je ne saurais trop la louer. C'est elle, en vérité, qui, devant l'ennemi, inspire ces mots que l'histoire a conservés et qu'elle offre en exemple à nos marins d'aujourd'hui. De Marigny, commandant une frégate en 1777, rencontre deux vaisseaux anglais de 74 canons qui veulent le visiter présumant qu'il porte des secours aux Insurgents. « Qui êtes-vous? d'où venez-vous? ou allez-vous? » lui crie-t-on, « Je suis la *Belle-Poule*, frégate de S. M. le Roi de France, je viens de la mer, je vais à la mer, les bâtiments du Roi mon maître ne se laissent

1. « Les hommes se réunissaient dans des clubs non encore pour discuter mais pour dîner, jouer au whist et lire tous les ouvrages nouveaux. » *Mémoires de Ségur*, t. I, p. 350.

2. « On était sujet de droit mais citoyen de fait, l'autorité trouvait dans les cours souveraines, dans les ordres privilégiés eux-mêmes et dans toutes les classes de la société un point d'honneur et une franchise d'opinion qui résistaient plus efficacement que des lois au joug de l'arbitraire. » *Mémoires du comte de Ségur*, t. I, p. 137.

pas visiter. Si vous voulez me couler, coulez-moi, mais vous ne me visiterez pas? » Un autre commandant, sommé de se rendre par une frégate anglaise, lui crie : « Parlez français, je ne comprends pas votre langue, » et il lui décharge sa bordée avec un flegme qui sent son grand seigneur. Les femmes de marins ont l'âme aussi haute que celle de leur époux et les mères trouvent pour célébrer la vertu guerrière de leurs enfants des mots presque sublimes. M[me] Bouvet de Maisonneuve, apercevant le funèbre cortège qui lui rapporte son fils, tué en 1782 sur un corsaire, dit à ses serviteurs : « Ouvrez les portes à deux battants. Jamais tant d'honneur n'est entré dans notre maison. »

Du moins qu'on ne s'y trompe pas. Ce qui excitait les officiers de l'ancien régime contre les Anglais c'était une animosité traditionnelle, une jalousie profonde contre des rivaux trop souvent heureux, ce n'était point une haine de race avec ses sourdes colères, ses rancunes jamais apaisées. Rappelez-vous à ce propos l'apostrophe célèbre des gardes françaises à Fontenoy. Ennemis très résolus, dès que la guerre les mettait en présence, officiers anglais et français reprenaient, une fois la paix signée, des relations de courtoisie. L'amiral Rodney était détenu pour dettes à Paris, quand le maréchal de Biron lui offrit de payer ses créanciers. Le futur triomphateur des Saintes s'était lié en France avec beaucoup de marins, entre autres avec le duc des Cars qui, mentionnant ce fait dans ses mémoires, ajoute : « Voilà ce qui arrive en Europe. Est-elle en paix? Toutes les nations forment une même société,

l'Anglais, le Russe arrivent à Paris, parcourent la France. Une guerre survient-elle? voilà une foule d'amis les armes à la main les uns contre les autres[1]. »

Je ne veux pas faire un mérite excessif aux officiers de l'ancienne marine de s'être montrés hardis dans les batailles et d'avoir fait preuve de bravoure ou de patriotisme, ce sont là vertus obligées pour quiconque tient à une aristocratie. Au surplus les marins d'autrefois n'en avaient pas le monopole[2]; mais ce que j'aime par-dessus tout ce sont leurs façons vis-à-vis de l'ennemi, pleines de hauteur et de crânerie. N'était-ce point de la crânerie et de la plus fière que leur habitude d'endosser pour se battre leurs plus beaux uniformes, leurs plus riches broderies? Ils savaient bien que tous ces atours étincelants les désigneraient facilement aux balles des fusils anglais, mais ce surcroît de dangers, loin de leur déplaire, les attirait même. La tradition voulait qu'un gentilhomme affrontât la mort en se jouant, et les voilà qui bravaient la mitraille en perruques poudrées, en jabots de dentelles, chaussés de bas de soie et d'escarpins à boucle d'argent. Tout à l'heure quand on montera à l'abordage, ils jetteront là leur fine épée de gala pour saisir de leurs mains délicates la pesante hache d'armes ou la pique

1. T. I, p. 224.

2. Ils en avaient si peu le monopole que, dans le combat de la *Gloire* et de l'*Hector* en 1782, une foule de gentilshommes passagers sur notre frégate se distinguèrent brillamment. Les Sévigné, les Viomenil, les Lauzun, les de Laval, les Mac-Mahon, les Talleyrand, les Lamothe, les Montesquiou, les Vaudreuil se signalèrent à l'envie dans cette affaire livrée par le navire qui les conduisait en Amérique. Voir les *Mémoires du comte de Ségur*, témoin du combat.

longue de quatre pieds [1]. Et quand après deux heures de combat vergue à vergue, la *Nymphe* voudra prendre d'assaut la *Flore*, tous ses officiers sans exception seront tués l'un après l'autre, dans l'impétueux élan qui les aura jetés sur le pont du navire anglais. Ils allaient au combat comme à une fête et s'y montraient, suivant l'expression du prince de Ligne, « ardents d'une jolie ardeur de fin de souper ». Dans l'action, ils étaient pleins d'une intrépidité souriante, comme ce chevalier Grout de Saint-Georges qui, manquant de projectiles au combat d'Ortegal, faisait charger ses canons avec son argenterie de famille.

Les matelots ont aussi la fibre nationale très facilement remuée dès qu'on leur parle de ces « chiens d'Anglais ». S'ils n'ont pas comme leurs officiers l'occasion de jeter à la face des ennemis quelque verte réplique cinglante comme une injure, ils trouvent cependant le moyen de manifester leur animosité vieille de plusieurs siècles. « Quand j'étais mousse de timonerie à bord de M. le bailli de Suffren, dit l'un d'eux, je chavirais à la fête du Roi le pavillon de Saint-Georges et je le pendais avec un boulet en dessous de la *poulaine*. » — (Lisez la partie du navire où se trouvaient les commodités de l'équipage.) — C'était alors des gorges chaudes parmi les nôtres, en voyant le pavillon détesté en si honteuse place, « avec ses deux léopards qui, la tête en bas, risquaient de prendre des coups de sang ». Les chansonniers du gaillard d'avant

1. De Raismes. *Marins de France.*

faisant chorus, exerçaient leur verve contre les marins

« Du roi d'Angleterre
Qui nous a déclaré la guerre »

et leurs chansons se terminaient invariablement par des railleries plus ou moins grossières à l'adresse de l'odieux fils d'Albion.

Ni la verve, ni l'entrain ne quittaient le matelot au jour de la bataille, s'il faut en croire le comte de Ségur qui, passager pour l'Amérique à bord de *la Gloire* en 1782, assista au combat de cette frégate contre la frégate anglaise *l'Hector* : « au milieu de l'action on retrouvait encore toute la gaieté française », et cependant ajoute-t-il, « il est impossible de montrer plus d'ardeur, de courage et de discipline ». La rencontre eut lieu dans la nuit du 4 au 5 septembre : « On sonna le branle-bas ; en moins de trois minutes, les hamacs, les meubles s'enlevèrent, les cloisons sautèrent, les batteries se nettoyèrent, chacun courut à son poste et tout fut prêt pour le combat[1]. »

En dépit de cette ardeur, les règlements recommandaient de ranimer avant la lutte le courage des hommes « par une brève exhortation à tout le monde sur le pont. Ensuite tout l'équipage se mettra à genoux et recevra la bénédiction de l'aumônier; si cette action ne touche pas tout l'équipage au moins elle en consolera une grande partie et les portera à remplir leurs

1. *Mémoires du comte de Ségur*, t. I, p. 223 et suivantes. Les deux frégates perdirent 40 tués et 100 blessés.

devoirs, on fera ensuite crier trois fois « Vive le roi[1]. » Les capitaines n'oubliaient pas de se conformer à cette pieuse tradition, témoin du Couëdic sur la *Surveillante*. « Quand tout le monde fut à son poste, il fit faire par son abbé une courte prière, à laquelle il ajouta quelques paroles dont le sens était que servir son prince avec zèle et bravoure était se conformer à la volonté de Dieu, qui veillait à la conservation des braves guerriers et punissait les âmes timides. Un cri général de : « Vive le roi! » fut le garant que chacun ferait bien son devoir et le combat commença. »

Les sceptiques peuvent sourire de cette scène, je ne veux point la passer sous silence, je la trouve émouvante et grandiose : cet équipage recueilli sous la parole de Dieu, ces officiers en grand costume, ce cri poussé en l'honneur du roi, tout cela me traduit de si nobles sentiments que j'en suis touché. Je me prends à regretter ce temps lointain, si différent du nôtre, où l'on mettait de l'idéal dans les choses qui en demandent, où l'on croyait encore à la vieille devise : *Gesta Dei per Francos*.

On est d'ailleurs, dans la marine royale, très astreint aux pratiques religieuses et, si les marins le désirent, ils ne manquent pas d'occasion de se sanctifier : des prières soir et matin, l'*Angelus* avant chaque repas, la messe tous les dimanches et les autres jours si c'est possible, les vêpres dans l'après-midi des jours de fête, puis en certaines circonstances ou dans certains pa-

1. *État de ce qui regarde le lieutenant en pied sur les vaisseaux du roi.* Manuscrit communiqué par la famille de Castries.

rages des cantiques d'actions de grâces ou des chants liturgiques. Tout bâtiment passant par le Raz de Sein à l'entrée de Brest, devait, par exemple, chanter un *De Profundis* lorsqu'il se trouvait en face de la baie des Trépassés[1]. Joignez à ces divers exercices de piété des catéchismes chaque dimanche et des instructions faites par l'aumônier une fois la semaine « en français et le plus familièrement qu'il pourra, pour édifier sur leurs devoirs envers l'Eglise les matelots et les soldats ». Et que ceux-ci ne s'avisent de manquer ni aux offices ni aux prônes, il leur en coûterait six coups de corde au cabestan et le double en cas de récidive...

Après le sacré, passons au profane. Le siècle enjoué, frivole et charmant, qui fut le XVIIIe siècle, aurait manqué à sa réputation s'il avait contraint à l'austérité ceux qui servaient sur les vaisseaux du roi. Quand tout en France était au plaisir, les officiers de la marine devaient, eux aussi, chercher des occasions de se distraire. Sous le ministère de Choiseul, il leur était venu l'idée de construire à Brest un théâtre et ils avaient imaginé de trouver les fonds nécessaires, au moyen d'une retenue obligatoire faite pendant deux ans sur leurs appointements[2]. Praslin, n'imitant pas Seignelay qui avait craint jadis de détourner les jeunes officiers de leurs exercices, donna l'autorisation demandée et en 1766 s'érigea une salle de spectacle, dont le frontis-

1. *Mémoires du duc de Cars*, t. I, p. 73.

2. A raison de 4 livres par capitaine de vaisseau, 3 livres par lieutenant, 2 livres 10 sols par enseigne, 1 livre par garde. Le devis de la salle se montait à 22.483 livres.

pice portait l'écusson royal accolé aux armes du ministre de la marine, avec l'inscription : « *Mecœnas nobis hæc otia fecit.* » Là jouaient des acteurs dits *comédiens ordinaires du roi au port de Brest* « par permission de M. le commandant de la marine ». Un premier directeur ayant fait faillite, le théâtre fut mis en régie et l'on vit l'intendant, tranformé en impresario, payer lui-même en bons sur le trésor les frais de voyage des actrices et des chanteurs, leurs appointements, le luminaire, les affiches, etc..., en un mot toute la dépense du spectacle[1]. Un jour vint du reste où le commandant de la marine préconisa le théâtre comme un utile auxiliaire pour calmer la fermentation des esprits, au milieu des troubles naissants[2]. En même temps que le théâtre, on construisit aux frais de la marine, et sur la demande spontanée de Louis XV, une maison destinée à servir, sous le nom de *Café de la Comédie*, de lieu de réunion aux officiers. Pourvu d'un matériel entretenu par la marine, ce cercle fut exploité par le directeur du théâtre. Malheureusement il devint rapidement un tripot ; on s'y ruinait, et il fallut y interdire les jeux de cartes et de hasard après avoir appliqué aux joueurs les règlements en vigueur.

Ils n'étaient pas tendres les règlements sur le jeu :

1. L'abonnement était de 7 livres par mois pour les capitaines de vaisseau, 6 livres pour les capitaines de frégate et lieutenants de vaisseau, 5 livres pour les enseignes et capitaines de brûlot, 4 livres pour les gardes et lieutenants de frégate.

2. « Le spectacle est plus nécessaire que jamais pour faire diversion, » 20 avril 1789.

ils visaient même l'inoffensif jeu de billard[1] ! Les officiers surpris à jouer étaient mis aux arrêts, jetés en prison, et en cas de récidive, traduits devant un conseil de guerre qui pouvait les casser de leur grade. Tant de sévérité n'était peut-être pas inutile, en un temps où l'on jouait partout des jeux effrénés, où des sommes énormes étaient chaque soir perdues à la table de jeu de la reine. Dans tous les salons on faisait « les plus furieux cavagnols ». De Paris la passion du jeu s'était répandue en province, puis de là sur les vaisseaux. Si l'on voyait une duchesse de Mirepoix ruinée par le jeu, on voyait aussi des officiers couverts de dettes par la faute de leur malchance au whist, au piquet, à la comète, à l'hombre ou au tric-trac. Dans les ports, les lieutenants et les gardes passaient au jeu une partie de leurs nuits, beaucoup étaient les dupes de gens tarés qui se glissaient dans leur société et les volaient d'importance... Mais on volait bien en pleine Cour, à Marly même, où certain jour un rouleau de louis faux fut substitué à un rouleau de pièces véritables[2] !...

Très sévères aussi les règlements en vue de réprimer le duel : tout officier soupçonné de duel était arrêté et une instruction était ordonnée contre lui[3] ; le chirur-

1. M. de Nieul, commandant de la marine à Toulon, infligea en 1786 quinze jours d'arrêt au chevalier de Flotte pour avoir joué au billard. Brun. *Guerres maritimes*, t. II, p. 31.

2. De Goncourt. *La femme au* XVIIIe *siècle*, chap. II. Nicolardot. *Les cours et les salons au* XVIIIe *siècle*. Bachaumont. *Mémoires* (18 novembre 1778).

3. Art. 73 de l'ordonnance de 1786. « Tout officier qui, ayant été puni par son supérieur, manquerait à la subordination au point de lui en demander raison, même après avoir quitté le service, sera mis au conseil de guerre, déclaré incapable de servir Sa Majesté et condamné à vingt ans de prison, à moins qu'il ne

gien qui avait été appelé pour panser le ou les blessés devait en avertir l'autorité, sous peine de cassation ou de bannissement. Mais ces règlements avaient le sort des législations sur le duel : on ne se faisait aucun scrupule de les enfreindre. Les duels étaient fréquents parmi les jeunes officiers, très chatouilleux sur le point d'honneur. L'âge même ne calmait pas leur ardeur, puisque l'illustre Suffren, chargé d'ans et de gloire, trouva la mort dans une rencontre avec un duc et pair au milieu des jardins de Versailles.

Le jeu était un moyen de tromper l'ennui pendant les traversées qui, parfois, atteignaient des durées invraisemblables. Tel vaisseau mettait plus de dix mois pour aller aux Indes, tel autre se rendait à l'île de France en huit mois et demi, sans qu'on en fût surpris le moins du monde. Même dans les dernières années de l'ancien régime de semblables voyages, sagement dénommés de long cours, n'étaient pas une rareté. Dans ses *Souvenirs*, l'amiral Jurien évoque les vicissitudes de sa campagne à bord de la *Reconnaissance*, en 1788. Plus de quatre mois furent employés par cette frégate à revenir du Gabon, parcours qui demande actuellement trente-cinq jours en moyenne sur un bâtiment à voiles et quinze à peine sur un navire à vapeur.

Par surcroît d'infortune, les angoisses de la famine n'étaient pas épargnées aux navigateurs dans ces lon-

prouve que le supérieur a abusé de son autorité en l'injuriant ou l'insultant par des paroles offensantes et le supérieur qui se prêterait à une satisfaction serait cassé. »

gues odyssées. Sans parler des voyages de découvertes où les marins, errant à l'aventure et privés de tout, se voyaient forcés, comme les compagnons de Bougainville, de manger les rats du bord et jusqu'au cuir des vergues, les vaisseaux dans les traversées les plus habituelles risquaient de manquer de vivres. L'aspirant Jurien nous raconte que pour assouvir sa faim, il en était réduit à poursuivre dans les haubans les oiseaux jetés au large par le vent. « Quand après plusieurs heures de poursuite j'avais enfin saisi quelque oiseau, j'étais si affamé que je ne prenais pas seulement le temps de le plumer; je le présentais au feu de la cuisine qui le plumait et le cuisait tout à la fois [1]. »

Dieu merci! d'aussi cruelles épreuves allaient bientôt perdre de leur fréquence; les améliorations réalisées dans les constructions nouvelles, dans les instruments à réflexion, dans les cartes nautiques, donnaient plus de confiance aux marins; l'emploi des montres marines se répandait partout; les phares s'allumaient sur toutes les côtes [2]; la navigation devenait chaque jour plus sûre et, en même temps, plus rapide. Le progrès qui s'introduisait dans les mœurs ajoutait, lui aussi, à la sécurité des navigateurs. Même en plein XVIIIe siècle ceux qui mettaient le pied sur un navire n'avaient point qu'à redouter les *perfidies de l'onde*, ils s'exposaient encore à mille incidents de tous genres.

1. *Souvenirs d'un amiral*, p. 31.

2. En 1789, on en comptait 137 dans le monde entier, dont 22 en France, où des projets étaient dressés pour élever ce nombre à 40. (Voir *Bachaumont*, 15 mai 1787.)

Les corsaires de certaines nations maritimes n'attendaient pas toujours le régulier et formel état de guerre pour attenter à la liberté de la mer. De là des tribulations, des aventures qui transformaient parfois les voyages les plus habituels en des pérégrinations bizarres, quelquefois tragiques. Dans la Méditerranée surtout, les voyages étaient féconds en désagréables surprises par la présence des corsaires barbaresques, algériens ou tunisiens, tous d'une hardiesse et d'une audace sans pareilles. Ne vit-on pas, en 1786, un corsaire à pavillon rouge louvoyer à l'entrée même de Toulon, comme pour narguer nos batteries de côte et nos vaisseaux de guerre?

A l'arrivée dans le port, les désagréments ne cessaient pas; de longues et fastidieuses quarantaines étaient imposées aux navires. Vingt-cinq jours à qui venait de Naples, trente-cinq à qui venait d'Alger, et si par malheur pendant cette fastidieuse relégation, on avait à déplorer la mort ou seulement la maladie d'un homme, les intendants de la santé n'hésitaient pas à doubler la quarantaine.

Puisque je parle des rigueurs de la vie de bord, dirai-je les défenses expresses renouvelées en 1765 d'avoir sur les navires des « tavernes » où quelques maîtres officiers-mariniers ou matelots avaient le droit de débiter vins, liqueurs ou tabac? Dirai-je aussi qu'en cette même année, l'interdiction avait été faite à nou-

1. Le vaisseau *l'Orient*, parti le 28 décembre 1778 de Brest, arriva à Port-Louis le 1er juin 1779. En 1747, M. d'Aché partit pour Pondichéry avec neuf vaisseaux, il mit onze mois pour arriver à destination. (*Archives de la marine*.)

veau d'amener des femmes à bord « pour y passer la nuit, même sous prétexte de réjouissances et de fête publique, et le jour pour plus de temps que la durée d'un repas ou d'une visite ordinaire ». Grâce à cette dernière tolérance, le célibat de la rade pouvait devenir moins austère que celui de la mer[1]. Mais sages étaient les ordonnances qui prohibaient à bord les séjours prolongés de la plus belle moitié du genre humain. La Fontaine l'a dit :

> Deux coqs vivaient en paix, une poule survint
> Et voilà la guerre allumée...

Le mariage des officiers ne pouvait être célébré qu'avec l'autorisation du ministre. Il n'y avait pas, comme de nos jours, obligation pour la future d'apporter une dot dépassant un certain minimum ; mais une enquête se faisait sur la situation sociale de sa famille. Si le mariage projeté paraissait « sortable et avantageux », l'autorisation demandée était accordée. Au cas contraire, elle était refusée. Il arrivait souvent qu'à l'occasion de son mariage, un officier reçût quelque grâce du roi, quelque faveur du ministre, par exemple une position désirée, voire même un grade supérieur. On sollicitait ouvertement cette faveur comme une chose toute naturelle. Un sous-commissaire des classes demandait à prendre le titre de commissaire dans son contrat, et il ne craignait pas de dire au ministre que

1. M. de Vallongne qui, en 1782, fit sur la *Gloire* une si belle résistance contre l'*Hector*, avait dans ce voyage, installé sa maîtresse sur un vaisseau marchand qui le suivait, n'ayant pu se décider à se passer d'elle.
Mémoires du comte de Ségur, t, Ier, p. 208.

les parents de sa future mettaient cette condition à son mariage. Souvent il se passait de singuliers arrangements entre le ministre et les officiers sur le point de conclure une union. Un capitaine de vaisseau était-il sans fortune, et ne pouvait-il donner aucune dot à sa fille, il obtenait que son gendre, lieutenant ou major de vaisseau, serait avantagé. Pleville le Peley, capitaine de vaisseau et de port à Marseille, se retira du service, en 1789, « non par infirmité, dit-il dans un mémoire, mais pour céder son détail du port au sieur Viefville, parce qu'il épousait sa fille et prenait sa place pour dot, avec l'agrément du ministre et l'approbation du roi ».

Les règlements permettaient de fumer sur le pont, mais seulement pendant le jour. Ils recommandaient aussi de ne pas négliger les distractions pour les équipages, de les tenir en « mouvements de gaieté », enfin d'employer tous les moyens « qui pouvaient contribuer à leur santé et à leur conservation ». Beaucoup d'officiers regrettaient, à ce propos, que l'usage se fût perdu sur nos vaisseaux d'avoir comme au XVI[e] siècle et au XVII[e], des musiciens embarqués. « La danse, écrivait en 1776 le capitaine de vaisseau Thévenard[1], les jeux populaires, le son d'instruments bruyants distrayent et chassent de l'esprit les idées tristes et noires[2]. » Le commandant de la *Reconnaissance* en 1787, envoyait

1. *Mémoire sur la santé des gens de mer.*

2. A rapprocher de cette dépêche du 13 février 1763. Colonies, archives de Marseille. « Le roi étant dans l'intention de peupler la colonie de Cayenne, il convient pour combattre et surtout pour prévenir la mélancolie dont les colons pourraient être atteints, d'engager pour trois ans six joueurs de tambourins, qui n'auraient d'autre occupation que de les divertir. »

ses hommes à terre pour s'y livrer à des parties de barres. « L'équipage, dit l'amiral Jurien, était divisé en deux camps. Les succès étaient annoncés par des coups de perriers ou des roulements de tambour. Tout le monde, sans distinction de grades, se rangeait dans un camp ou dans l'autre. La familiarité inséparable d'un jeu, dont l'émulation est l'essence, n'altéra cependant pas la discipline et les subordonnés n'en furent pas durant la campagne moins respectueux envers leurs supérieurs. » C'est sur cette citation des *Souvenirs d'un amiral* que je veux m'arrêter pour conclure. Il me semble intéressant de noter ces parties de barres auxquelles l'équipage et l'état-major d'une frégate du roi se livraient tous ensemble « sans distinction de grades », à quelques jours de la convocation des Etats généraux et de la prise de la Bastille.

N'accusez donc pas les aristocrates, qui résident à l'arrière du navire, de mépriser ou de dédaigner ceux qui peinent et qui souffrent du côté du gaillard d'avant. Si jadis pareils sentiments ont inspiré les actes des officiers, en 1789 il n'en est plus ainsi. Les temps sont changés! Croyez-en, au surplus, le commentateur morose des ordonnances du maréchal de Castries qui écrivait : « Les idées des officiers commencent à se modifier. Si la raison n'a pas encore triomphé des préjugés, du moins elle les attaque ; ils en viennent à comprendre que, dans quelque rang qu'il soit né, un homme vaut pour la société selon l'utilité qu'elle en retire[1]. »

1. *Observations sur les ordonnances*, par d'Arnaud, 1789.

CONCLUSION

Tel était, à la veille de la Révolution, l'état des principaux organes et services de la marine royale. L'heure est venue maintenant de rassembler les traits épars de l'étude qui précède et d'en tirer un jugement d'ensemble.

Pour le nombre des vaisseaux, la marine de France était la seconde de l'Europe, elle venait immédiatement après celle de l'Angleterre. Ce qui lui manquait le plus, c'était un personnel maritime suffisant pour former tous ses équipages. Le système des classes, rigoureux dans son principe et brutal dans son application, avait dépeuplé de gens de mer les côtes du royaume et quand le besoin se montrait d'armements nombreux, les matelots faisaient défaut; il fallait les remplacer par des soldats ou par des mercenaires étrangers, ramassés hâtivement dans les pays voisins. L'une des premières préoccupations du maréchal de Castries, en arrivant au pouvoir, avait été de porter remède aux vices des règlements organiques et, en 1784,

il fit paraître son ordonnance qui établissait un régime moins oppressif que le précédent. Il n'y avait plus de classes de services, on les remplaçait par des levées individuelles. On ne devait plus inscrire aucun marin sur les contrôles des classes que de son consentement formel ; on ne pouvait lever personne qui ne fût classé ; enfin le classement, c'est-à-dire l'obligation du service militaire, cessait à soixante ans au lieu de durer toute la vie. La pensée des chefs de la marine était alors d'attirer les inscrits vers le service du roi, en le leur présentant comme un métier profitable, et non plus comme une pesante servitude. Il s'est écoulé trop peu de temps de 1784 à 1789 pour juger si les dernières modifications au mode de recrutement réalisèrent l'espoir de ceux qui les avaient introduites. Il convient du moins de rendre hommage à l'esprit libéral que le maréchal de Castries et ses conseillers avaient apporté dans la rédaction de leurs ordonnances, pour le plus grand bien des humbles navigateurs de nos provinces maritimes.

Ce même esprit libéral avait fait changer les règles établies pour l'entrée dans le corps des officiers de la marine royale. Jusqu'en 1786, les fils de gentilshommes composaient seuls les très aristocratiques compagnies des gardes de la marine et pouvaient seuls aspirer à l'honneur de servir dans le « grand corps » de la marine du roi. Le maréchal supprima ces compagnies, il changea les gardes en élèves de la marine et désigna les deux collèges de Vannes et d'Alais pour leur donner l'éducation première. Avant son ministère, les jeunes

gens de *bonne famille*, autorisés concurremment avec les fils de gentilshommes à naviguer sur les bâtiments de Sa Majesté dans l'emploi de volontaires, n'étaient destinés, leur noviciat achevé, qu'à commander les vaisseaux des particuliers. En temps de guerre, le roi délivrait à un certain nombre de ces capitaines marchands des commissions d'officiers, mais l'état d'officier de la marine royale n'était définitivement accordé qu'à ceux qui avaient trouvé l'occasion de mériter par de belles actions une si haute faveur. Si donc l'entrée du grand corps n'était pas rigoureusement fermée, elle était excessivement étroite : le duc de Castries ouvrit cette porte, à peine entre-bâillée, en permettant aux volontaires, non gentilshommes, d'atteindre directement un grade de la marine royale. D'après l'une de ses ordonnances, les fils de négociants en gros, d'armateurs, de capitaines marchands et de gens vivant noblement purent briguer, après six ans de service dans l'emploi de volontaire, le grade de sous-lieutenant de vaisseau, premier échelon de la hiérarchie navale qui les mettait sur la voie des échelons supérieurs. En même temps disparaissaient les capitaines de flûte ou de brûlot et les lieutenants de frégate qui avaient formé jusqu'alors la petite marine des bleus toujours à la peine, à côté de la grande marine, celle des rouges, qui se trouvait seule à l'honneur. Tous les titulaires de ces grades, dits intermédiaires, devinrent sous-lieutenants de vaisseau et firent, comme tels, partie intégrante de la hiérarchie désormais unique du corps des officiers de marine. Il serait assurément téméraire de supposer que les

enfants de la roture marchaient, dans le cours de leur carrière, du même pas que les fils de la noblesse, L'acheminement des uns devait être à n'en pas douter plus lent que celui des autres : les privilégiés sont de tous les temps ; mais, quel progrès que l'accession régulière des fils de la bourgeoisie aux honneurs et aux prérogatives réservées naguère aux seuls descendants de la noblesse.

L'organisation intérieure était bonne, la répartition de la flotte et du personnel en neuf escadres stationnées dans les ports devait assurer la prompte disponibilité des forces navales et permettre, point essentiel, de devancer l'Angleterre dans ses préparatifs, ainsi que la preuve s'en fit du reste en 1787.

Quant au commandement, quant aux cadres, ils donnaient toute satisfaction. Jamais la marine n'avait subi les maux dont l'armée avait eu tant à souffrir, ni la vénalité des emplois, ni le népotisme scandaleux, ni l'ingérence des favorites. La noblesse de la Cour qui eût apporté avec elle ses intrigues, sa légèreté, sa corruption même, ne se souciait pas de naviguer, de s'expatrier. C'est la petite noblesse de province, en particulier la noblesse des régions maritimes, qui fournissait à la flotte son contingent héréditaire d'officiers solides, dévoués, presque tous sans fortune et n'ayant d'autre voie que le service du roi pour arriver à faire dans le monde honorable figure. Avec le temps, le goût des études scientifiques leur était venu, le cercle de leurs connaissances s'était élargi, ils avaient fondé une Académie de marine qui comptait parmi les premières

sociétés savantes et ils passaient pour être les plus instruits des marins de l'Europe. Le côté pratique n'était pas négligé non plus et à côté d'excellents artilleurs on trouvait des manœuvriers d'élite sachant faire évoluer un navire avec un art consommé.

Joignant à tant de mérites divers une bravoure à toute épreuve, les capitaines de la période de Louis XVI pouvaient inspirer confiance. Beaucoup avaient à raconter une victoire remportée par eux de vaisseau à vaisseau, de frégate à frégate, au cours de la dernière guerre. Attachés à leur devoir, ils souffraient, les premiers, des fautes commises par quelques-uns des leurs dans certains combats, et ils étaient tout prêts à laver ces taches par un héroïsme dépensé sans compter. Les officiers subalternes, formés à leur école, ne leur cédaient en rien ; chacun d'eux pouvait aussi redire un glorieux fait d'armes auquel il avait pris part. Leur courage s'alliait à une grande noblesse de sentiments. Imbus des traditions d'une profession de famille, ils ne vivaient que pour porter l'épée sur mer, ils étaient « moins des officiers que les membres d'un grand corps militaire engagé d'honneur envers le souverain et envers le royaume à protéger nos côtes [1] ».

Les matelots commandés par de tels chefs avaient, durant la guerre d'Amérique, accompli maintes prouesses. L'audace, la ténacité, l'intrépidité étaient leurs vertus habituelles devant l'ennemi. A l'abordage ils se montraient pleins de fougue, et les Anglais son-

1. Jurien. *Souvenirs d'un amiral.*

geaient avec terreur à ces avalanches humaines qui s'abattaient sur le pont de leurs navires pour terminer un engagement.

Les canonniers étaient réputés fort habiles et, quand on les contenait, ils réussissaient à faire merveille avec de jolis coups bien ajustés. Il était en effet nécessaire de les mettre en garde contre la tendance instinctive de leur race d'être impétueux dans l'attaque et par suite de manquer de sang-froid. C'est naturellement dans l'offensive que nos matelots trouvaient le meilleur emploi de leurs qualités et l'on répétait communément déjà que la guerre défensive ne devait pas être celle des Français : « Elle humilie la nation, disait-on, elle glace le courage, elle détruit l'énergie, elle est incompatible avec l'impatience et l'ardeur de nos marins[1]. » Oubliez à la faveur de si solides mérites les quelques écarts de conduite et de tenue dont les matelots étaient coupables. S'ils n'avaient ni les allures raffinées ni l'agréable prestance d'un garde du corps ou d'un chevau-léger, s'ils étaient un peu « frères de la côte », ne leur en voulez pas trop : ils rachetaient ce travers par beaucoup de respect envers leurs officiers. Si vous estimez, ce qui est vrai, qu'ils avaient un penchant déplorable pour la désertion, songez qu'au service du roi les pauvres gens étaient fort mal payés et que même cette petite solde, acquise au prix de rudes fatigues, leur était versée très irrégulièrement; représentez-vous enfin que ces retards excessifs risquaient

1. *Rapport* au roi, daté de mai 1778, et rédigé par Fleurieu, sur un plan de campagne pour la guerre qui venait de s'ouvrir.

souvent de jeter dans la misère la femme et les enfants demeurés au pays.

Les inspecteurs des classes signalaient, en effet, dans leurs rapports de tournées, le profond dénûment où ils trouvaient les familles des matelots appelés au service. Pendant leur absence, le fisc et les créanciers vendaient leurs biens et leurs meubles, sans se préoccuper de savoir si leur impossibilité de régler leurs dettes provenait des retards dans le paiement de la solde. Bien plus ! quand ils étaient retenus dans le port, après ou avant l'embarquement, loin de pouvoir subvenir aux dépenses de leur famille, ils se trouvaient contraints de lui demander des moyens d'existence, le prêt journalier étant insuffisant pour couvrir les frais de logement et de nourriture. De là venait l'appréhension qui s'emparait des habitants de nos côtes quand la *levée* les appelait à monter sur les vaisseaux du roi. Ils savaient tous par leur propre expérience, ou par celle de leurs aînés, ce que le *service* rapportait et l'idée leur venait de rompre au plus tôt, par la désertion, les liens qui les rivaient à ce dur servage.

Dieu merci ! les derniers ministres de Louis XV et ceux de son successeur ont eu à cœur d'améliorer le régime des marins, de leur faire une vie meilleure. Si la détresse du Trésor a presque toujours empêché les derniers chefs de l'ancienne marine d'arriver à l'exact versement de la solde, il est au moins à leur honneur d'avoir eu souci du bien-être du matelot. Grâce à eux « l'ordinaire » fut plus soigné, les vivres mieux choisis, la tenue des navires meilleure, les précautions hygié-

niques mieux prises, les escadres mieux préservées des épidémies.

Dans les services spéciaux, on peut louer sans réserve : des constructions navales supérieures à celles des autre pays, une artillerie en progrès constant, des ports bien approvisionnés et suffisamment outillés, une rade factice en création devant Cherbourg, tout contribuait à assurer et à accroître la valeur de nos forces navales. Joignez-y une tactique savante, exposée par des maîtres et consacrée par l'expérience des belles journées d'Ouessant et de la Grenade, des trois rencontres de M. de Guichen avec Rodney, des opérations du comte de Grasse en Amérique et de l'immortelle campagne de Suffren dans les mers de l'Inde. Ceux des officiers qui professaient naguère le mépris de la tactique étaient revenus de leur erreur. Ils reconnaissaient dans les événements de mer la part qui peut revenir à l'audace ou au génie du chef, mais ils savaient qu'on doit « tout attendre d'une flotte manœuvrière dans laquelle tous les mouvements commandés s'exécuteront sans trouble, que l'ennemi ne surprendra jamais en défaut et qui, soit qu'elle avance ou qu'elle se retire, présentera toujours à ses adversaires une force compacte et un front imposant[1] ».

Il y a malheureusement une ombre au tableau, elle est due aux procédés administratifs en usage. Non pas que ces procédés fussent suspects ! Au contraire, tout se passait honnêtement dans la marine et les médisants

1. Jurien de la Gravière, *Souvenirs d'un amiral*.

en étaient pour leurs calomnies, mais les règles d'administration manquaient : « J'ai examiné en différents pays, a dit Malouet, les diverses formes d'administration et je n'en ai pas trouvé de plus pure, ni de moins avide que la nôtre, quoiqu'elle soit la plus désordonnée. » Par une conséquence naturelle, ce désordre engendrait l'exagération des dépenses, les frais inutiles se multipliaient, tandis que la détresse du Trésor ajoutait encore au désarroi des administrateurs qui, pour excuse, avaient le droit d'invoquer *le malheur des temps !*

« Au total et pour conclure, plus de bon que de mauvais, quelques vices et de grandes vertus. » C'est l'opinion d'Albert Duruy sur l'armée royale en 1789, c'est le jugement que je porte à mon tour sur la marine royale. « Ah ! si, cette année-là, la guerre eût éclaté, disait mélancoliquement un vieux marin en songeant plus tard à ce passé disparu, nous possédions alors tous les éléments propres à nous assurer la suprématie sur les mers, des alliances nous étaient garanties, la neutralité armée des puissances du nord secondait nos vues... Qui peut dire si la lutte n'aurait pas procuré le moyen de combler le funeste déficit ? » La guerre pouvait en effet surgir, la flotte de Louis XVI était assez forte pour accepter l'événement sans crainte et envisager ses conséquences avec une tranquille sérénité...

Mais il ne s'agissait point alors de guerre avec l'étranger. En attendant de gronder à nos frontières l'orage s'amoncelait au milieu de nous et bientôt il allait éclater. Hélas ! les tempêtes ne respectent rien,

elles brisent, elles arrachent, elles dévastent ne laissant après leur passage qu'un monceau de ruines et de décombres. La tourmente politique qui se préparait allait, elle aussi, tout renverser devant elle, sans faire la part du mal, sans épargner ce qui était bien. Dans le naufrage de l'ancien régime disparaîtra donc la marine, cette belle marine relevée par Choiseul et par Sartine, cette glorieuse marine qui avait fait la guerre de l'Indépendance américaine et que le maréchal de Castries venait de consolider par des ordonnances qui demeurent des modèles.

Fixez bien votre attention sur cette année 1789, où l'ancienne marine a atteint son apogée, puis considérez le chemin parcouru deux ans après cette date, vous serez frappé de surprise et d'effroi : rien ne subsistera plus de ce qui faisait l'honneur et la force de nos flottes. En vain dans l'Assemblée nationale, en 1791, des marins comme de Galbert, La Galissonnière, La Coudraye essayeront-ils de résister à Kersaint et à ceux qu'il entraîne vers l'abolition des institutions maritimes, en vain la voix honnête de Malouet s'écriera-t-elle : « il n'y a ni générosité, ni justice à exciter les préventions du peuple et des représentants contre un corps militaire, uniquement parce qu'il est noble » ; on passera outre à cet appel à la sagesse et, confondant tous les services, toutes les fonctions, on estimera qu'une seule marine nationale peut suffire sans distinction de marine de guerre ou de marine de commerce. Il n'y aura plus d'état-major naval, partant plus de traditions, plus de savoir transmis ; dans la rage de destruction qui sévira,

l'ancienne organisation des ports sera supprimée, tout souvenir du passé disparaîtra; les plus sages officiers, ceux-là mêmes qui, plus Français que royalistes, n'auront point suivi le courant de l'émigration, jugeront alors qu'il n'est plus de place pour eux et, écœurés, ils abandonneront la partie. Afin de combler les vides laissés par leur départ, les grades seront donnés à l'élection, sans condition d'âge, de temps de service ou de capacité; un certificat de civisme, délivré par un club quelconque, aura plus de poids qu'un bon examen ou une expérience incontestée.....

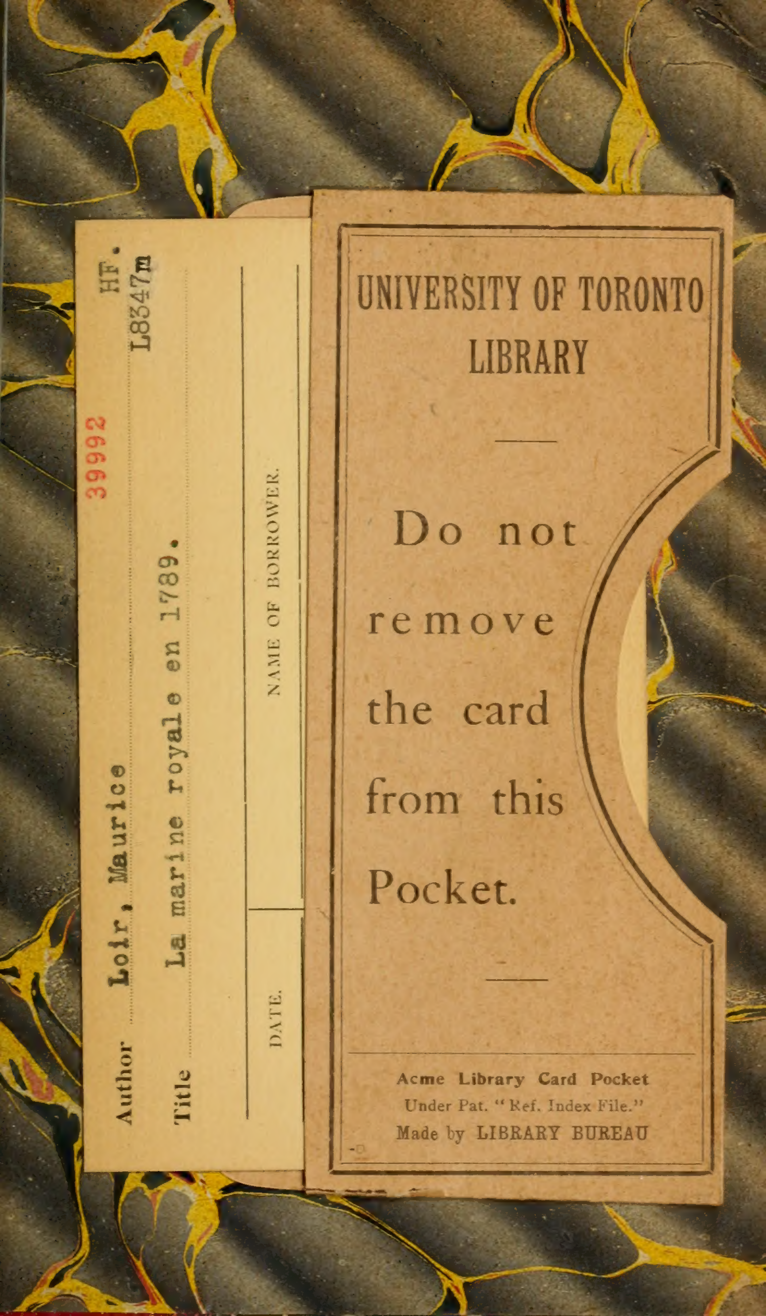
Ce sera l'anarchie complète et comme ici-bas toutes les fautes se paient, ce sera pour les flottes de la France la défaite certaine dans les luttes à venir.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

ÉVREUX, IMPRIMERIE DE CHARLES HÉRISSE




39992
HF.
L8347m
Author Loir, Maurice
Title La marine royale en 1789.
NAME OF BORROWER.
DATE.
UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY
Do not remove the card from this Pocket.
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU

